

T  
720.28  
SAS  
h  
1997



# **KARAKTERISTIK PERTOKOAN PINGGIR JALAN DI KAWASAN KONSERVASI**

**STUDI KASUS  
PERTOKOAN PINGGIR JALAN MALIOBORO**

## **TESIS**

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Magister Teknik Arsitektur

OLEH :

**ADI SASMITO**

L 202 94 0001

**PROGRAM PASCA SARJANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
S E M A R A N G  
1 9 9 7**

UPT-PUSTAK-UNDIP

# **KARAKTERISTIK PERTOKOAN PINGGIR JALAN DI KAWASAN KONSERVASI**

**Disusun Oleh**

**ADI SASMITO**

**L. 202 94 0001**

**Dipertahankan di depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal 21 Mei 1997**

**Tesis ini Telah Diterima  
Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Magister Teknik  
Bidang Ilmu Teknik Arsitektur**

**Pembimbing Utama**

**Ir. Nany Yulianti, MSP.**

**Pembimbing Pendamping**

**Ir. Joesron Alie Syahbana, Msc**

**Semarang, 14 Mei 1997**



**Universitas Diponegoro  
Program Pasca Sarjana  
Kualifikasi Program Studi**

**DR. Ir. Sugiono Soetomo, CES, DEA**

## ABSTRACTS

Research about "Characteristic of Shopping Streets at Conservation Area", with background matters of economic development, urbanization, globalization economy and culture in Indonesia's city which crowded with modern shopping center which generally located in high, wider and modern building. The development of modern shopping center at the cities have threatened the existing of traditional shopping center designed as "shopping street" and conservation buildings. Whereas, either "shopping street" and also conservation building have specification in the activities and city plan. Usually, some efforts to conserved ancient building always met with problems as donation, investor's interest, obstruction of qualification of conservation and revitalization. "Shopping street" is further mentioned as shopping malls that more based on its etalase, neon sign and communication between customer and seller, whom defeated by modern shopping center which develop all interesting ways how to make customers interest by underlined the exterior, interior of modern construction, supported facilities, recreation activities, etc.

The developing of Shopping streets at ancient building and conservation area has double functions as follows :

- To add unique impression for shopping street, so the customers will visit oftenly.
- To lift and make up the impression of ancient building and conservation area.
- To conserve the substance activity and valuable city building, the same as social activities and historical building.

Developing of shopping street in conservation area of course need characteristic accurately because each of them has own criteria in its developing.

Based on the above background, this research has purpose of developing verification criteria and find out the unique of shopping center in conservation area as factors that should be considered in plan of shopping streets generally.

Shopping streets in Jalan Malioboro, are very interesting to be researched, because the successful as shopping streets establish some questions must be answered, as follows :

- What kind of factors that should be noticed for criteria of shopping streets developing?
- How the criteria can be applied at conservation area ?

Factors that will be researched, will be focussed is aspects how to meet two kinds of demands that are developing and conservation demands.

While theory foundation to analyze foundations of shopping streets developing in conservation area include criteria theory of road shop developing, pedestrian theory,

human attitude theory and theory of conservation criteria. After getting outline theory, further data collecting used observation and questioner. Then, through this analyzes it can be concluded that developing criteria which should be noticed for shopping streets generally, first is form and function of the shop. Second is form, location, and orientation. Third is location, accessibility factor and function. Fourth is location and shop orientation

In the implementation of developing criteria of shopping streets consider impression and the unique of conservation area.

Criteria of department store developing with building conservation demand can use knowledge and develop the research about comparison study for a kind of area or with other area.



## ABSTRAK

Penelitian tentang “ Karakteristik Pertokoan Pinggir Jalan di Kawasan Konservasi”, dilatarbelakangi masalah perkembangan ekonomi, urbanisasi, globalisasi ekonomi dan budaya di kota-kota Indonesia dengan maraknya pusat-pusat perbelanjaan modern, yang umumnya terwadahi dalam gedung (bangunan) tinggi, besar dan modern. Pembangunan pusat perbelanjaan modern di pusat-pusat kota, antara lain telah mengancam keberadaan pusat perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai “*shopping street*” dan bangunan-bangunan konservasi. Padahal baik “*shopping street*” maupun bangunan konservasi mempunyai nilai tersendiri dalam kegiatan dan rancangan kota. Biasanya upaya melestarikan bangunan-bangunan kuno yang bernilai selalu terbentur pada masalah-masalah pendanaan, minat investor, kendala-kendala kriteria pelestarian dan revitalisasi. “*Shopping street*” yang selanjutnya disebut pertokoan pinggir jalan dahulu mengandalkan daya tariknya pada etalase, neon sign dan komunikasi antara pembeli dan penjual, saat ini terkalahkan oleh pusat-pusat perbelanjaan modern yang mengembangkan berbagai cara untuk menarik pengunjung seperti eksterior, interior bangunan bentuk layanan modern, fasilitas-fasilitas penunjang, kegiatan-kegiatan rekreatif, dan sebagainya.

Mengembangkan pertokoan pinggir jalan pada bangunan kuno dan kawasan konservasi agar tidak terkalahkan oleh pusat perbelanjaan modern, maka perlu dilakukan :

- Menambah daya tarik yang unik bagi pertokoan pinggir jalan, sehingga dikunjungi kembali oleh pelanggannya.
- Mengangkat dan menghidupkan kembali pamor dan daya tarik bangunan kuno dan kawasan konservasi.
- Melestarikan unsur kegiatan dan bangunan kota yang bernilai, seperti kegiatan sosial dan bangunan bersejarah.

Pengembangan pertokoan pinggir jalan dalam kawasan konservasi tersebut tentu saja membutuhkan karakteristik pengembangan yang cermat, karena masing-masing pengguna pertokoan mempunyai kriteria tersendiri dalam pengembangannya.

[Berdasar latar belakang tersebut, maka penelitian ini bertujuan melakukan verifikasi kriteria pengembangan dan mencari keunikan pertokoan di kawasan konservasi sebagai faktor yang harus dipertimbangkan dalam perencanaan pertokoan pinggir jalan secara umum.

Pertokoan pinggir jalan Malioboro sangat menarik untuk diteliti karena keberhasilannya sebagai kawasan *pertokoan pinggir jalan* sehingga menimbulkan pertanyaan yang harus dijawab, yaitu :

- Faktor apa yang perlu diperhatikan untuk kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan ?
- Bagaimana kriteria tersebut dapat diterapkan pada kawasan konservasi ?

Faktor yang akan diteliti difokuskan kepada aspek mempertemukan dua jenis tuntutan yaitu tuntutan pengembangan dan tuntutan pelestarian.

Adapun landasan teori untuk mengkaji tentang dasar-dasar karakteristik pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi meliputi teori kriteria perkembangan pertokoan pinggir jalan, teori pejalan kaki, teori perilaku manusia dan teori kriteria konservasi. Setelah mendapat kerangka teori, selanjutnya metode pengumpulan data dipakai melalui cara *observasi dan kuesioner*. Kemudian melalui analisa dapat diambil kesimpulan bahwa kriteria pengembangan yang perlu diperhatikan untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum, adalah *pertama* bentuk dan fungsi pertokoan. *Kedua* bentuk, lokasi dan orientasi pertokoan. *Ketiga* adalah faktor lokasi pencapaian dan fungsi dan *keempat* adalah lokasi dan orientasi.

Kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan dalam pelaksanaannya mempertimbangkan faktor citra dan keunikan kawasan konservasi setempat, sedangkan obyek pertokoan pinggir jalan yang dilestarikan adalah *pedagang kaki lima, kegiatan angkutan tradisional dan arkade*.

Kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan dengan tuntutan pelestarian bangunan dapat dikembangkan penelitian lagi dengan studi banding kawasan sejenis ataupun dengan kawasan lain.

## KATA PENGANTAR

Tulisan ini merupakan tesis perorangan yang merupakan syarat untuk mengakhiri studi dan memperoleh gelar Magister Teknik Arsitektur bagi setiap mahasiswa Program Pasca Sarjana Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro. Judul yang diangkat dalam tulisan ini adalah “ **Karakteristik Pertokoan Pinggir Jalan di Kawasan Konservasi** ”.

Puji syukur kami panjatkan kehadapan Tuhan Yang Maha Esa atas limpah Nya, sehingga penugasan ini dapat selesai dengan sebaik-baiknya. Penyelesaian tesis ini tentunya juga tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak sehingga layak kiranya kami menyampaikan ucapan terima kasih, utamanya kepada :

1. Bapak DR. Ir Sugiono Soetomo, DEA , selaku Ketua Program Pasca Sarjana Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, yang telah banyak memberikan kritik, masukan, saran, bimbingan, dan pengarahan selama ujian.
2. Ibu Ir. Nany Yuliasuti, MSP, selaku pembimbing utama yang telah memberikan masukan, bimbingan, dan pengarahan, sejak penyusunan proposal, penulisan tesis, pembahasan hingga sidang akhir.
3. Bapak Ir. Joesron Alie Syahbana, Msc , selaku pembimbing pendamping yang telah memberikan masukan, bimbingan, dan pengarahan, sejak penyusunan proposal, penulisan tesis, pembahasan hingga sidang akhir.
4. Bapak Prof. Ir. Eko Budiardjo, Msc , yang banyak memberikan masukan, bimbingan dan pengarahan selama ujian.
5. Bapak Ir. Bambang Setioko MEng , yang banyak memberikan masukan, bimbingan, dan pengarahan dan pembahasan selama ujian.
6. Bapak Prof. DR. Ir. Parmono Atmadi, yang telah memberikan masukan dan wawasan kami sehingga dapat melengkapi tesis ini.
7. Bapak Drs. Darmanto Yatman, SU, yang telah memberikan masukan dan wawasan sehingga dapat melengkapi tesis ini
8. Bapak Ir. EkoSuryo dari Bappeda Kodya Dati II Yogyakarta, yang telah memberikan masukan untuk tesis ini.
9. Ibu Ir. Nindita Rini, dari pihak pengembang, yang telah memberikan masukan dan pengarahan.

10. Semua staf pengajar Progam Magister Teknik Arsitektur Universitas Diponegoro, yang telah memberikan bekal ilmu pengetahuan, sehingga membuka wawasan kami untuk mewujudkan tesis ini.
11. Semua pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu baik langsung maupun tidak langsung atas penyelesaian tugas ini.

Pada akhirnya, ucapan terima kasih ini juga disampaikan kepada yang tercinta Dyah Nuraini W. isteriku, Dita, Mia dan Tia anakku , atas kesabaran dan ketabahan serta memberikan semangat untuk menyelesaikan tesis ini. Dan kepada semua pihak yang berkenan memberikan saran untuk menyempurnakan tesis ini, semoga amal dan bantuan tersebut mendapat imbalan yang sesuai dari Allah SWT, Amien

Semarang , Mei 1997

Penulis

# DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	
<b>ABSTRAK</b> .....	iii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ix
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xii
<b>DAFTAR PETA</b> .....	xv
<b>DAFTAR DIAGRAM</b> .....	xvi
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xvii
 <b>BAB I     PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang Permasalahan .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	8
1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian .....	10
1.4. Manfaat studi .....	11
1.5. Ruang Lingkup Penelitian .....	11
1.6. Kerangka Pemikiran Penelitian .....	12
1.7. Sistematika Pembahasan .....	15
 <b>BAB II    KAJIAN PUSTAKA</b>	
2.1 Teori Perkembangan Pertokoan Pinggir Jalan .....	20
2.1.1. Kriteria Pengembangan Pertokoan Pinggir Jalan .....	25
2.2 Teori Pejalan Kaki .....	35
2.2.1. Kriteria Pejalan Kaki .....	35
2.3. Teori Perilaku Manusia .....	39
2.3.1. Interaksi Manusia dengan Lingkungan .....	40
2.3.2. Perilaku Manusia .....	43
2.4. Teori Konservasi .....	44
2.4.1. Batasan dan Terminologi .....	53
2.4.2. Kriteria dan Dasar Pengembangan .....	54
 <b>BAB III   METODE PENELITIAN</b>	
3.1. Langkah-langkah Pokok Penelitian .....	57
3.2. Variabel Penelitian .....	61
3.3. Penentuan Sampel Penelitian .....	63
3.3.1. Populasi Sampel .....	64
3.3.2. Lokasi Sampel .....	65
3.4. Alat Penelitian .....	68
3.5. Teknik Pengumpulan Data .....	68
3.5.1. Wawancara .....	68
3.5.2. Observasi .....	68

3.5.3. Sketsa.....	69
3.6. Cara Penelitian .....	69
3.6.1. Tahap Persiapan .....	69
3.6.2. Tahap Pelaksanaan .....	70
3.6.3. Tahap Analisa .....	70
3.6.4. Perhitungan Keterkaitan Antar Variabel .....	71
3.6.5. Penarikan Kesimpulan .....	71
<b>BAB IV PERTOKOAN PINGGIR JALAN DI JALAN MALIOBORO</b>	
4.1. Alasan Memilih Lokasi.....	73
4.2. Sejarah .....	74
4.3. Gambaran Wilayah Studi.....	79
4.4. Penyangga Budaya.....	85
4.5. Potensi Lingkungan Pertokoan Pinggir Jalan .....	88
4.6. Pola Tata Guna Tanah.....	91
4.7. Karakteristik Lingkungan .....	92
4.8. Karakteristik Pertokoan Pinggir Jalan .....	95
4.8.1. Bentuk Bangunan.....	95
4.8.2. Ruang Luar Kota.....	101
4.8.3. Lokasi.....	103
4.8.4. Pencapaian.....	104
4.8.5. Parkir.....	106
4.8.6. Jenis Perdagangan.....	108
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
5.1 Karakter Fisik Bangunan Pertokoan Pinggir Jalan .....	117
5.1.1. Bentuk Bangunan Ruang .....	118
5.1.2. Fungsi Ruang .....	118
5.1.3. Lokasi .....	120
5.1.4. Pencapaian .....	120
5.1.5. Orientasi .....	121
5.2. Persepsi Pengguna Pertokoan .....	121
5.2.1. Persepsi Pengunjung .....	122
5.2.2. Persepsi Pemilik Toko .....	129
5.2.2.1. Bentuk .....	130
5.2.2.2. Fungsi .....	131
5.2.2.3. Lokasi .....	132
5.2.2.4. Pencapaian .....	133
5.2.2.5. Jarak .....	134
5.2.2.6. Rangkang Kriteria .....	134
5.3. Persepsi Penduduk .....	136
5.3.1. Bentuk .....	137
5.3.2. Pencapaian .....	138
5.3.3. Lokasi .....	141
5.3.4. Jarak .....	142

5.3.5. Orientasi .....	143
5.3.6. Fungsi .....	144
5.3.7. Konservasi .....	145
5.3.8. Rangkang Kriteria .....	147
5.4. Persepsi Pedagang Kaki Lima.....	150
5.4.1. Bentuk .....	151
5.4.2. Lokasi .....	151
5.4.3. Jarak .....	152
5.4.4. Pencapaian .....	154
5.4.5. Fungsi .....	155
5.4.6. Rangkang Kriteria .....	155
5.5. Persepsi Para Pakar.....	157
5.6. Kegiatan Pertokoan di Jalan Malioboro .....	161
5.6.1. Kegiatan Pengunjung .....	162
5.6.2. Jumlah Pengunjung .....	173
5.7. Konservasi di Obyek Pertokoan Pinggir Jalan .....	176
5.7.1. Ritme Tampak .....	175
5.7.2. Sirkulasi Pedestrian .....	179
5.7.3. Arkade .....	183
5.7.4. Koridor .....	187
5.8. Temuan Penelitian .....	189
5.8.1. Rangkang Kriteria .....	189
5.8.1.1. Bentuk .....	192
5.8.1.2. Lokasi .....	193
5.8.1.3. Jarak .....	194
5.8.1.4. Fungsi .....	196
5.8.1.5. Pencapaian .....	196
5.8.2. Pola Kegiatan.....	197
5.8.2.1. Pola Bentuk Pertokoan .....	197
5.8.2.2. Lokasi Pertokoan .....	198
5.8.2.3. Pola Pencapaian .....	199
5.8.2.4. Fungsi Pertokoan .....	200
5.8.2.5. Orientasi Pengunjung .....	201
5.8.3. Konservasi Obyek Pertokoan Pinggir Jalan .....	203
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....</b>	<b>207</b>

## DAFTAR PUSTAKA

## LAMPIRAN

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	2.1.	Tampak Samping Pertokoan Pinggir Jalan .....	20
Gambar	2.2.	Kawasan Agora di Bukit Acropolis .....	22
Gambar	2.3.	Perencanaan Pusat Kota di Sydney .....	24
Gambar	2.4.	Pola Linier Pertokoan .....	25
Gambar	2.5.	Bentuk Pusat belanja bentuk L .....	26
Gambar	2.6.	Pengembangan Hamilton .....	27
Gambar	2.7.	Bentuk Pertokoan Pinggir Jalan yang memakai Arkade .....	28
Gambar	2.8.	Eaton Centre .....	30
Gambar	2.9.	Potongan Bangunan Pertokoan .....	34
Gambar	2.10.	Plasa untuk kegiatan pabrik .....	34
Gambar	2.11.	Jarak pandang ke depan .....	38
Gambar	2.12.	Kehidupan 600 Kota Eropa .....	48
Gambar	2.13.	Kehidupan Pertokoan Pinggir Jalan di Jerman .....	48
Gambar	2.14.	Fasade yang bernilai dapat dipakai dan layak untuk bangunan baru.....	49
Gambar	2.15.	Latar Belakang Transparan pada tampak bangunan .....	50
Gambar	2.16.	Penampilan Ritme tampak yang terbentuk oleh susunan permukaan bangunan .....	50
Gambar	2.17.	Perbedaan Susunan Vertikal Bangunan yang dilihat oleh nuansa Horisontal .....	51
Gambar	2.18.	Pedestrian mal di Ottawa, Ontario, Canada.....	52
Gambar	4.1.	Bentuk Pertokoan pinggir jalan di Jl. Malioboro terhadap ruang luar .....	82
Gambar	4.2.	Kegiatan didepan pertokoan di pinggir jalan dengan bentuk Arkade .....	84
Gambar	4.3.	Kegiatan didepan Malioboro Mall .....	85



Gambar	4.4.	Berbagai langgam bangunan di jalan Malioboro .....	96
Gambar	4.5.	Potongan bangunan pertokoan terhadap ruang luar .....	98
Gambar	4.6.	Bangunan Pertokoan dengan berbagai wisata di depan Arkade .....	100
Gambar	4.7.	Kegiatan di Arkade .....	101
Gambar	4.8.	Deretan etalase dan neon sains pada reklame pertokoan dengan dibawahnya dipakai untuk pejalan kaki dan parkir roda dua...	102
Gambar	4.9.	Deretan PKL dan pangkalan angkutan tradisional .....	102
Gambar	4.10.	Penghijauan sebagai peneduh di sisi Timur dipakai pedagang informal dengan memakai kereta dorong.....	103
Gambar	4.11.	Pencapaian atas pertokoan .....	104
Gambar	4.12.	Angkutan Tradisional sebagai alat Transportasi .....	105
Gambar	4.13.	Parkir mobil di jalan Perwakilan .....	106
Gambar	4.14.	Parkir roda dua di depan Malioboro Mall .....	106
Gambar	4.15.	Parkir mobil masuk Malioboro Mall .....	106
Gambar	4.16.	Parkir angkutan tradisional di sepanjang jalur lewat .....	106
Gambar	5.1.	Sumber pergerakan tempat parkir sepanjang sisi timur pertokoan .....	169
Gambar	5.2.	Pergerakan didalam arkade Malioboro Mall Jam 09.00 .....	165
Gambar	5.3.	Pergerakan pengunjung toko Ramayana .....	165
Gambar	5.4.	Pergerakan pengunjung dan kegiatan PKL jam 08.00 .....	165
Gambar	5.5.	Situasi kegiatan didepan toko Matahari .....	166
Gambar	5.6.	Kegiatan sepanjang arkade toko Matahari .....	166
Gambar	5.7.	Kegiatan di depan toko Ramai .....	167
Gambar	5.8.	Sumber pergerakan pengunjung dari tempat parkir sisi timur...	168
Gambar	5.9.	Pergerakan dalam arkade Malioboro .....	169
Gambar	5.10.	Pergerakan pengunjung Ramayana .....	170
Gambar	5.11.	Pergerakan pengunjung & PKL di depan Ramayana .....	170
Gambar	5.12.	Situasi kegiatan didepan toko Matahari .....	171
Gambar	5.13.	Kegiatan pengunjung di dalam arkade.....	171
Gambar	5.14.	Kegiatan pedagang lesehan di arkade sisi barat .....	172
Gambar	5.15.	Dalam arkade terhadap pedagang lesehan .....	172

Gambar	5.16.	Kegiatan lesehan sisi timur .....	173
Gambar	5.17.	Kegiatan lesehan di jalan Perwakilan .....	173
Gambar	5.20.	Ritme tampak berdasarkan latar belakang bangunan .....	176
Gambar	5.21.	Jarak antar bangunan pertokoan .....	178
Gambar	5.22.	Proporsi jendela dan pintu masuk .....	179
Gambar	5.23.	Pola sirkulasi pedestrian di depan Hotel Garuda & Gedung DPRD DIY. ....	180
Gambar	5.24.	Kegiatan pejalan kaki di depan Hotel Garuda & Gedung DPRD DIY .....	180
Gambar	5.25.	Pola sirkulasi pejalan kaki didepan Malioboro Mall .....	181
Gambar	5.26.	Kegiatan pejalan kaki sepanjang pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro .....	181
Gambar	5.27.	Pola sirkulasi pejalan kaki di Arkade .....	182
Gambar	5.28.	Kegiatan pejalan kaki di depan Arkade .....	184
		Pola sirkulasi dalam arkade depan toko Ramayana .....	184
Gambar	5.29.	Kegiatan di arkade depan toko Ramayana .....	184
Gambar	5.30.	Pola sirkulasi kegiatan diarkade depan toko Matahari .....	185
Gambar	5.31.	Kegiatan didalam arkade di depan toko Matahari .....	186
Gambar	5.32.	Koridor pertokoan pinggir jalan disisi timur dan barat .....	188

## DAFTAR PETA

Peta	3.1.	Lokasi Populasi Sampel .....	64
Peta	3.2.	Lokasi Pedagang Kaki Lima .....	66
Peta	3.3.	Lokasi Sampel Pemilik Toko dan Pejalan kaki .....	66
Peta	3.4.	Lokasi Sampel Penduduk .....	67
Peta	4.1.	Lokasi pertokoan pinggir Jalan .....	80
Peta	4.2.	Kawasan Konservasi Jalan Malioboro .....	87
Peta	4.3.	Kedudukan Jalan Malioboro .....	89
Peta	4.4.	Pola Penggunaan Tanah .....	91
Peta	4.5.	Karakteristik Lingkungan Pertokoan Pinggir Jalan di Jalan Malioboro .....	93
Peta	4.6.	Bentuk Pertokoan Pinggir Jalan .....	97
Peta	4.7.	Persebaran Jenis Pertokoan di jalan Malioboro dari jalan Pasar Kembang sampai dengan jalan Pajeksan.....	110
Peta	4.8.	Persebaran PKL Pagi- Siang- Sore.....	111
Peta	4.9.	Persebaran Kegiatan Pedagang Lesehan di jalan Malioboro..	112

## DAFTAR DIAGRAM

Diagram	1.1. Kerangka Pemikiran .....	14
Diagram	2.1. Skema Landasan Teori .....	18
Diagram	2.2. Proses Psikologis Interaksi Manusia – Lingkungan .....	40
Diagram	2.3. Hubungan Kognisi dengan Lingkungan .....	41
Diagram	2.4. Hubungan Manusia dengan Lingkungannya .....	42
Diagram	2.5. Terjadinya Persepsi .....	43
Diagram	2.6. Cakupan Konservasi .....	53
Diagram	3.1. Kerangka Metodologi Penelitian .....	59
Diagram	5.1. Hubungan Lingkungan Fisik dengan Persepsi Pengguna Pertokoan .....	114
Diagram	5.2. Pola Pergerakan Pengunjung berdasarkan Kognisi.....	163
Diagram	5.3. Pola Pergerakan Pengunjung berdasarkan Kognisi.....	169
Diagram	5.4. Bentuk Ruang Kegiatan Pertokoan dan Fungsi Pertokoan.	193
Diagram	5.5. Bentuk Bangunan Pertokoan dengan Bentuk Linier.....	194
Diagram	5.6. Jarak Bangunan terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki.....	195
Diagram	5.7. Bentuk Bangunan Pertokoan dengan Pola Pencapaian Pejalan Kaki dan Penempatan Parkir Kendaraan.....	196
Diagram	5.8. Bentuk Pertokoan.....	198
Diagram	5.9. Lokasi Pertokoan.....	199
Diagram	5.10. Pencapaian Lokasi Pertokoan .....	200
Diagram	5.11. Fungsi Pertokoan .....	201
Diagram	5.12. Orientasi Pertokoan.....	202

## DAFTAR TABEL

Tabel	5.1.	Kriteria Faktor Pendorong.....	115
Tabel	5.2.	Kriteria Faktor Penarik .....	116
Tabel	5.3.	Tujuan pejalan kaki pergi ke Malioboro .....	122
Tabel	5.4.	Tujuan pejalan kaki pergi ke Malioboro menurut waktu .....	123
Tabel	5.5.	Motivasi .....	123
Tabel	5.6.	Motivasi .....	124
Tabel	5.7.	Orientasi.....	125
Tabel	5.8.	Orientasi pejalan kaki ke Malioboro menurut waktu.....	125
Tabel	5.9.	Tujuan dan motivasi, Hari Sabtu .....	126
Tabel	5.10	Tujuan dan motivasi, Hari Minggu .....	127
Tabel	5.11	Tujuan dan motivasi, Hari Senin.....	127
Tabel	5.12.	Ranking Kriteria Faktor Pendorong.....	128
Tabel	5.13.	Bentuk Pertokoan.....	130
Tabel	5.14.	Fungsi Pertokoan.....	131
Tabel	5.15.	Lokasi Pertokoan.....	132
Tabel	5.16	Lokasi Parkir.....	133
Tabel	5.17	Jarak Pertokoan.....	134
Tabel	5.18	Ranking Kriteria Faktor Faktor Penarik sesuai dengan Persepsi Pemilik Toko .....	135
Tabel	5.18	Bentuk .....	137
Tabel	5.19	Kemudahan Pencapaian.....	139
Tabel	5.20	Pencapaian.....	140
Tabel	5.20	Lokasi Pertokoan Pinggir Jalan.....	141
Tabel	5.21	Jarak Pertokoan Pinggir Jalan.....	142
Tabel	5.22	Ketertarikan Potensi Pertokoan.....	143

Tabel	5.23	Orientasi Pertokoan Pinggir Jalan .....	144
Tabel	5.24	Fungsi Pertokoan Pinggir Jalan .....	145
Tabel	5.25	Konservasi Bangunan .....	145
Tabel	5.26	Konservasi Kegiatan Ekonomi .....	146
Tabel	5.27	Ranking Kriteria Faktor Penarik .....	148
Tabel	5.28	Bentuk Pertokoan Pinggir Jalan .....	151
Tabel	5.29	Lokasi Terhadap Selasar Pertokoan .....	152
Tabel	5.30	Bercampurnya PKL dengan Pertokoan .....	152
Tabel	5.31	Pencapaian sesuai Persepsi Pengunjung .....	153
Tabel	5.32	Fungsi Selasar Bangunan .....	155
Tabel	5.33	Ranking Kriteria Faktor Penarik sesuai dengan Persepsi Pedagang Kaki Lima .....	156
Tabel	5.34	Persepsi Para Pakar.....	158
Tabel	5.35	Rangking Kriteria brdasarkan Persepsi Para pakar.....	160
Tabel	5.36	Temuan Penelitian, Karakteristik Kriteria Pengembangan Pertokoan Pinggir Jalan berdasarkan Tuntutan Pengguna Pertokoan .....	190
Tabel	5.37	Temuan Penelitian, Karakteristik Kriteria Pengembangan Pertokoan Pinggir Jalan berdasarkan Tuntutan para Pakar dan Penduduk.....	191

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Permasalahan

Sejalan dengan perkembangan ekonomi kota dan urbanisasi serta globalisasi budaya, kota-kota di Indonesia mulai marak dengan munculnya pusat-pusat perbelanjaan modern. Kecenderungan budaya aktivitas berbelanja modern (baru) telah merangsang berkembangnya pusat-pusat perbelanjaan modern di Indonesia dipengaruhi oleh kecenderungan perkembangan budaya global yang berasal dari negara-negara maju.

Pembangunan pusat perbelanjaan modern tersebut pada umumnya terwadahi bangunan bertingkat telah mengancam keberadaan bangunan perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai "*shopping street*" dan bangunan kuno yang dikonservasi. Padahal bangunan "*shopping street*" dan bangunan konservasi mempunyai nilai sendiri dalam rancang bangun kota. Namun dalam upaya pelestarian bangunan konservasi tersebut terbentur pada masalah pendanaan, ketertarikan investor, kesiapan pemilik bangunan dan belum terdapat kriteria pelestarian untuk pengangkatan kembali daya tarik bagi warga kota.

Di dalam bangunan "*shopping street*", kegiatan perdagangan hanya mengandalkan daya tarik pada etalase dan komunikasi antara pembeli dan pedagang, yang berangsur-angsur akan terancam oleh kegiatan pusat perbelanjaan modern dengan mengembangkan berbagai cara layanan, interior dan exterior untuk menarik pengunjung.

"*Shopping street*" telah menjadi salah satu unsur kegiatan perancangan kota yang umumnya terwadahi dalam suatu bangunan dengan mempunyai karakter sendiri pada setiap bangunan. Karakter bangunan tersebut mempunyai peran di dalam perkembangan pusat kota.

Karakter pusat perbelanjaan semula berbentuk pasar terbuka kemudian berkembang menjadi pasar tertutup. Selanjutnya tumbuh "*shopping street*", yaitu sebuah fasilitas perdagangan yang berbentuk bangunan yang terdiri dari deretan pertokoan yang memiliki pintu-pintu masuk dan etalase langsung menghadap jalan. Padahal awal mulanya sebagai perluasan perkembangan pasar terbuka secara linier pada koridor kota. Kemudian "*shopping street*" berkembang menjadi alternatif pusat perbelanjaan yang banyak menarik pengunjung. Perancangan pertokoan di dalam "*shopping street*" dilakukan dengan konsep perancangan bangunan yang lebih baik dan permanen serta sekaligus berfungsi sebagai tempat tinggal. Bangunan pertokoan berkembang menjadi kompleks pertokoan yang menyatu, menimbulkan kesan keterpaduan dan kesatuan antar toko yang berderet di dalamnya. Kesan kesatuan tersebut menyebabkan para pengunjung merasa diajak untuk menikmati "*window shopping*", yang ditunjukkan oleh deretan etalase pertokoan tersebut yang berisi barang-barang yang menarik. Aspek-aspek daya tarik inilah yang membedakan antara "*shopping street*" dengan pasar-pasar tradisional.

Fenomena perkembangan *perbelanjaan modern* mulai tumbuh sejak awal tahun 1980-an ini semakin semarak dan merebak di berbagai kota besar, seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Semarang dan sebagainya. Pertumbuhannya dirangsang oleh pertumbuhan investasi besar-besaran di bidang bisnis retail yang dilakukan oleh peran investor besar. Disamping itu, pembangunan besar-besaran ini dipengaruhi oleh tuntutan konsumen yang menganggap kegiatan berbelanja tidak lagi sekedar kegiatan membeli barang, tapi juga telah tercampur dengan kegiatan lain, sehingga perancangan *pusat perbelanjaan modern* telah cenderung menjadikan pusat perbelanjaan tidak lagi sebagai wadah untuk menampung kegiatan berbelanja, tetapi juga dilengkapi dengan kegiatan-kegiatan lain seperti perkantoran, bioskop, dan kegiatan pameran.



Tampaknya perkembangan maraknya pembangunan *pusat perbelanjaan modern* telah menggeser keberadaan pusat-pusat perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai *"shopping street"* dan pasar tradisional. Pembangunan *pusat perbelanjaan modern* antara lain dilakukan dengan membongkar bangunan *"shopping street"* yang ada dan bangunan kuno yang dikonservasi, sebagai gantinya dibangun *perdagangan modern dengan budaya bentuk pusat perbelanjaan memakai konsep modern seperti plaza, mall dsb.* Melihat kecenderungan ini, dapat dikatakan bahwa perkembangan *"shopping street"* akan terdesak dan terancam oleh perkembangan pusat perbelanjaan modern tersebut. Kemunduran *"shopping street"* secara tidak langsung juga menggeser keberadaan bangunan kuno yang mempunyai nilai tersendiri dengan menggantikan bangunan baru sesuai dengan keinginan pihak pembangun.

Perkembangan pusat perbelanjaan tersebut juga telah menggeser kehidupan pengunjung di koridor *"shopping street"*, beralih kepada kegiatan pengunjung di dalam bangunan modern. Permasalahan ini disebabkan pencapaian antar bangunan pertokoan dengan mengamalkan alat transportasi. Akhirnya kehidupan interaksi penjual, pembeli dan kegiatan lainnya dahulunya banyak dilakukan di pertokoan pinggir jalan dengan trotoarnya telah tergeser dengan kehidupan di dalam bangunan lebih baik dari pada fasilitas yang diberikan oleh *"shopping street."*

Kemunduran pencapaian bangunan *"shopping street"* dilakukan dengan berjalan kaki ini diakibatkan oleh perkembangan alat transportasi sekarang ini mengandalkan kegiatan transportasi sebagai alat pencapaian menuju kawasan dan fungsi lainnya di tiap-tiap bangunan, sehingga pusat perbelanjaan modern dituntut untuk menyediakan fasilitas tempat parkir. Melihat kecenderungan ini kawasan pedestrian sedikit dikesampingkan sebagai sarana pencapaian antar tempat pertokoan yang satu dengan lainnya. Dengan demikian akibat perkembangan diatas, maka akan terjadi kemunduran keberadaan *"shopping street"* dan kawasan pedestrian yang dahulunya merupakan konsep andalan sirkulasi kota.

Padahal awal perkembangan fenomena pusat kota dimulai dari keberadaan bangunan dan ruang terbuka, dengan pencapaian antar bangunan tersebut dilakukan dengan jalan kaki dengan fasilitas pencapaiannya berupa kawasan pedestrian. Selanjutnya kawasan pedestrian berkembang menjadi pasar dan tempat pertemuan masyarakat untuk melakukan proses sosialisasi. (*Paul Zucker, 1773 : 38 dan HM Rubenstein, 1992 ; 1*) Setelah itu perkembangan bangunan menjadi satu kesatuan mengelilingi ruang terbuka. Pada jaman abad pertengahan, sebagian besar bangunan perkotaan diorientasikan ke gereja, yang mencerminkan pengaruh kuat dari agama Kristen. Kemudian pada jaman Renaissance, konsep perencanaan kota dibuat dengan mempunyai garis tengah (garis sumbu), yang berguna sebagai pengatur pencapaian segala arah. Sepanjang jalan tersebut berdiri bangunan memakai bentuk dan skala monumental. (*AJ Catanese, 1984 ; 15*) Pada abad XIX, Fungsi ruang terbuka yang dahulunya untuk tempat kegiatan keagamaan, telah berubah fungsi yaitu dipakai untuk kegiatan umum dengan bangunan "*shopping street*" dipakai sebagai penghubung ruang antara pusat kota dan istana. Kemudian bangunan "*shopping street*" dirancang memakai konsep campuran dengan berbagai peruntukan seperti kantor, hotel, perumahan, dan komersial. "*Shopping street*" direncanakan mayoritas pencapaian dengan kegiatan jalan kaki, tetapi disamping itu dapat melakukan berbelanja, berjalan dengan suasana santai dengan dilengkapi cafetaria. (*HM Rubenstein, 1992;14*)

Setelah perkembangan modernisasi, kota mengalami perubahan menjadi kawasan-kawasan dengan fungsi-fungsi berlainan, seperti perumahan (wisma), perkantoran / perdagangan (karya), dan rekreasi (suka). Terpecahnya kawasan kota mengakibatkan jalan menjadi penting artinya bagi sirkulasi manusia dalam kota. Pemersatu kawasan-kawasan yang terpecah tersebut, memakai sarana transportasi berupa kendaraan. Padahal kawasan pejalan kaki merupakan bagian dari konsep sirkulasi kota secara keseluruhan menjadi kurang mendapat perhatian dan tergeser oleh sarana transportasi.

Kemunduran bangunan pertokoan pinggir jalan (*shopping street*) dan rusaknya kawasan konservasi, maka penanggulangannya diperlukan aturan pelestarian bangunan bernilai ini. Sedangkan pemikiran perlindungan bangunan kuno yang bernilai dimulai pada awal tahun 1970, walaupun pemikiran tersebut sudah mulai ditelusuri pada dekade sebelumnya sehingga mengakibatkan pada tahun tersebut perlindungan terhadap bangunan kuno bernilai memberikan bobot yang paling besar. (*Catanese, 1989 ; 417*) Pemeliharaannya tidak semata-mata hanya mengarahkan perhatian pada tempat-tempat tertentu atau struktur bersejarah saja, tetapi tinjauannya lebih luas sampai mencakup seluruh struktur yang ada baik yang bersifat sementara maupun yang permanen.

Perlindungan bangunan bernilai ini juga diperlukan untuk pedoman rancang bangun kota yang menyangkut perlindungan terhadap tempat-tempat kota seperti ruang terbuka, plaza, areal perbelanjaan, juga tempat dan bangunan bersejarah. Perhatian terhadap pelestarian tersebut sudah banyak dipelopori oleh pihak pengembang yang mempunyai anggapan bahwa pelestarian dan pengembangan kembali di daerah bersejarah akan berdampak dapat menarik pengunjung. (*Hamid Shirvani, 1985;44*)

Aspek pelestarian sendiri mencakup semua peninggalan arsitektur yang mempunyai nilai sejarah dan kelangkaan di pusat kota meliputi bangunan kuno, karakteristik suatu tempat, dan kegiatan sosial budaya. Peninggalan bangunan bernilai dapat dikembangkan dengan pengangkatan kembali pamor dan daya tarik bangunan konservasi, yaitu salah satunya adalah melalui pelestarian kegiatan sosial budaya yang sudah berlangsung lama. Interaksi sosial ini akan memberikan tuntutan pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan di pusat kota. Sedangkan pengembangan fisik akan menentukan tingkah laku manusia, sehingga muncul pertanyaan bagaimana keseimbangan antara kegiatan pusat perbelanjaan modern dengan kegiatan pusat perbelanjaan tradisional yang dirancang sebagai pertokoan pinggir jalan ? Dan bagaimana warisan budaya dan identitas dapat diangkat menjadi suatu pamor kegiatan ?

Jawaban yang diperlukan adalah keseimbangan tersebut dapat dilakukan dengan cara konservasi. Akibatnya, perkembangan bangunan pusat perbelanjaan modern di kawasan konservasi tersebut diperlukan pertimbangan terhadap pelestarian kelangsungan hidup “ *shopping street* ” di daerah pusat kota. Alasannya agar “ *shopping street* ” dan bangunan kuno yang bernilai tidak rusak oleh pertumbuhan kegiatan pusat perbelanjaan modern. Hal ini dapat dilakukan dengan mengkonsentrasikan kegiatan pada tempat yang mempunyai nilai sejarah atau bangunan kuno yang bernilai.

Bangunan “ *shopping street* ” di kawasan konservasi dengan mengandalkan penampilan tampak wajah / raut muka pertokoan berupa deretan etalase di sepanjang jalan perlu dipertahankan keberadaannya agar dapat mendukung untuk atraksi berbelanja. Namun perlu diperhatikan tempat jalan kaki agar dapat dirasakan nyaman sehingga perlu pengaturan tempat jalan kaki dengan meminimalkan tempat yang dipakai seperti pasar kecil dengan atraksi perdagangan kerajinan, café, yang sifatnya rekreasional. ( *ER Cresswell, 1979; 91* )

Mengkaji permasalahan tersebut diatas, yang menyangkut perkembangan, persaingan dan kelangsungan hidup pusat-pusat perbelanjaan di daerah pusat kota, maka studi tentang karakteristik “ *shopping street* ” di kawasan konservasi ini akan menarik untuk dikemukakan yaitu bagaimana melestarikan sekaligus mengembangkan “ *shopping street* ”. Alasannya adalah bahwa dengan keberadaannya di kawasan ini, maka upaya pengembangan “ *shopping street* ” perlu didukung oleh keunikan dari konservasi kawasan tersebut.

Berkenaan dengan keunikan “ *shopping street* ”, yang perlu dikaji cukup besar, maka kajian kriteria karakteristik fisik pertokoan pinggir jalan salah satunya adalah kegiatan sosial budaya yang menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan fisik. Alasannya kegiatan sosial budaya dapat dijadikan pendukung aktifitas untuk menarik pengunjung.

Sedangkan obyek kajian konservasi dalam kaitannya “ *shopping street*” hanya terbatas kepada ruang koridor yang berada didepan pertokoan.

Alasannya adalah ruang koridor tersebut merupakan tempat berlangsungnya kegiatan sosial bagi pengguna pertokoan dan koridor tersebut telah menjadi salah satu elemen rancang kota yang membentuk wajah pertokoan pinggir jalan. Hubungan kegiatan sosial dalam kaitannya dengan koridor adalah interaksi sosial antara pembeli dan penjual dengan cara tawar menawar barang yang dijual dengan kegiatan pendukung lainnya yang berada di depan pertokoan. Interaksi sosial tersebut telah menjadi fenomena tersendiri dan telah menjadi karakter bentuk pola perilaku antar manusia dengan lingkungannya.

Upaya pengembangan pusat perbelanjaan tersebut diharapkan dapat menjadi titik temu kebutuhan yang sama, tetapi juga terdapat tantangan yang berbeda diantara kedua kebutuhan tersebut. Perbedaannya adalah disalah satu sisi akan mengembangkan dan disisi lain perlu dipertahankan. Sedangkan “*shopping street*” sendiri sebagai fasilitas komersial selalu terpengaruh oleh perubahan-perubahan yang terjadi di sekelilingnya. Pengertian “*shopping street*” yang selanjutnya dikatakan pertokoan pinggir jalan, mempunyai penampilan sering mudah berubah-ubah mengikuti kecenderungan yang ada. Sebaliknya, suatu kawasan konservasi memiliki keterbatasan-keterbatasan elemen pengembangan. Oleh karena itu, diperlukan arahan yang hati-hati dan bijaksana untuk mengembangkan fasilitas tersebut di kawasan konservasi, antara lain kebutuhan penetapan kriteria yang tepat dan keunikan pertokoan untuk karakter pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka diperlukan penelitian menyangkut pencarian karakteristik dan keunikan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi untuk dipertimbangkan di dalam perancangan bangunan pertokoan.

Sebagai studi kasus untuk mengkaji kriteria tersebut adalah pertokoan sepanjang jalan Malioboro di kawasan Malioboro, Yogyakarta. Kawasan Malioboro tersebut merupakan sebuah kawasan yang dikonservasi, sekaligus telah sukses dikembangkan dengan kegiatan utama adalah kegiatan pertokoan berderet di pinggir jalan. Fenomena keberhasilan tersebut menarik untuk diamati dan diteliti tentang keberhasilannya pengembangan kawasan konservasi.

## **1.2. Perumusan Masalah**

Berkaitan dengan latar belakang masalah yang muncul dapat ditarik beberapa masalah menarik untuk karakteristik pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro di adalah sebagai berikut :

- Dibutuhkan pembatasan ketinggian bangunan dengan memperhitungkan terhadap skala dan proporsi. Dengan pembatasan ketinggian tersebut dapat memberikan kesan kesatuan bangunan terhadap lingkungan sekitar. Berkenaan dengan hal ini, ketentuan ketinggian bangunan di Malioboro sudah diteliti oleh Bapak DR. Ir. Kawik Sugiana.
- Diperlukan pemberian bentuk tertentu terhadap fasade bangunan pertokoan sangat penting, agar tampak bangunan pengembangan pertokoan nantinya mempunyai kesatuan dengan ritme pertokoan yang berdekatan. Berkaitan dengan hal tersebut bentuk fasade yang dapat dipakai sebagai elemen untuk pengembangan perencanaan mempunyai karakter tertentu sebagai identitas bagi pembangunan baru. Mengenai keberagaman bentuk fasade bangunan pertokoan pinggir jalan di Malioboro sudah diteliti oleh Ir Adi Utomo Hatmoko.
- Diperlukan penentuan karakteristik kegiatan, berupa kegiatan tidak nampak dan kegiatan rutin yang sering terjadi di sepanjang jalan Malioboro. Hal ini telah diteliti oleh Ir. Nurhikmah Budi Hartati.
- Diperlukan pemberian fasilitas ruang untuk penghubung deretan pertokoan sepanjang jalan yang berbentuk arkade.

Fasilitas ruang tersebut merupakan salah satu elemen perancangan kota, yang dapat memberikan kesan kesatuan bangunan, yang berupa deretan bangunan dengan fungsi berbeda. Fasilitas ruang tersebut dapat menjadi arah pergerakan pengunjung ke berbagai tempat dengan rasa nyaman terhadap gangguan lalu-lintas.

- Dibutuhkan pengembangan pertokoan pinggir jalan dengan cara memberikan pendukung kegiatan sebagai daerah komersial pada tempat-tempat tertentu khususnya pada akhir koridor. Dengan berbagai kegiatan ekonomi yang disediakan akan menimbulkan daya tarik untuk dikunjungi oleh pengunjung. Hal ini akan berakibat dibutuhkan penataan fasilitas tempat parkir yang memadai agar tidak mengganggu pejalan kaki di sepanjang trotoar.
- Deretan pertokoan dipinggir jalan yang dikembangkan didalam kawasan yang dikonservasi tersebut akan berhadapan dengan keterbatasan – keterbatasan fleksibilitas pengembangan fisik di kawasan tersebut. Hal ini seperti keinginan untuk mengembangkan penampilan fisik bangunan dengan bentuk-bentuk yang lebih kreatif akan tetapi sering terjadi berbenturan dengan keterbatasan-keterbatasan persyaratan konservasi untuk penampilan fisik bangunan di kawasan tersebut. Penampilan bangunan tersebut menyangkut pelestarian wajah jalan yang meliputi ritme, tampak bangunan, arkade, dan ruang yang menerus berupa koridor.
- Diperlukan pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi dengan strategi revitalisasi di kawasan tersebut. Upaya strategi pelestarian tersebut bertujuan untuk menghidupkan kembali kawasan-kawasan melalui pemberian aktifitas pendukung yang bersifat komersial. Aktifitas-aktifitas komersial yang bersifat dinamis tersebut akan berhadapan dengan aktifitas-aktifitas ekonomi yang cenderung bersifat statis.
- Tantangan utama pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi yang penting, adalah bagaimana meningkatkan keuntungan finansial dari proses upaya pelestarian, sebagai bagian untuk merawat kondisi bangunan kuno dan bersejarah ? Jawabannya adalah salah satunya dapat dilakukan dengan mengangkat kembali kehidupan sosial budaya yang telah

menjadi karakteristik kegiatan pusat kota. Sedangkan kehidupan sosial budaya menjadi salah satu kajian konservasi didalam pengembangan pertokoan pinggir jalan, dengan mengangkat keunikan yang dimiliki oleh pertokoan pinggir jalan.

Keunikan yang dimaksud disini menyangkut dengan karakteristik tempat kegiatan dengan kehidupannya didalamnya. Potensi ini dapat hilang dikarenakan oleh perkembangan kehidupan modern.

- Kebutuhan sistim kendali pengembangan fisik bangunan pertokoan pinggir jalan dikawasan konservasi adalah penting, untuk mengurangi ancaman dari pertumbuhan pusat perbelanjaan modern yang kontemporer terhadap kehidupan sosial budaya, penampilan bangunan-bangunan kuno dan bersejarah di kawasan konservasi.

Namun dari berbagai permasalahan yang menarik tersebut, maka dapat ditarik beberapa pertanyaan yang akan di bahas di dalam penelitian ini, khususnya yang berkaitan dengan faktor yang harus dipertimbangkan di dalam upaya pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi, yaitu :

- Kriteria apa saja yang perlu diperhatikan di dalam pengembangan sebuah pertokoan pinggir jalan secara umum ?
- Bagaimana keunikan dan identitas untuk kriteria fisik tersebut didalam penerapannya di kawasan konservasi ?

Kemudian di dalam kaitannya dengan kajian penelitian ini adalah difokuskan kepada aspek mempertemukan dua jenis tuntutan yaitu tuntutan pengembangan dan tuntutan pelestarian, khususnya bangunan pertokoan pinggir jalan sebagai ruang untuk kegiatan umum.

### **1.3. Maksud dan Tujuan**

Maksud penelitian adalah mendapatkan kriteria untuk pengembangan dan pelestarian pertokoan pinggir jalan di pusat kota. Sedangkan tujuan penelitian ini adalah



- Verifikasi kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum.
- Mencari keunikan pertokoan pinggir jalan yang dapat diterapkan di kawasan konservasi.

Dengan studi kasus pada penelitian ini, maka diharapkan akan diperoleh kriteria fisik sebagai karakter penentu untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum, khususnya di kawasan konservasi.

#### **1.4. Manfaat Studi**

Studi karakteristik pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi akan sangat bermanfaat, khususnya pada hal-hal sebagai berikut :

- Sangat berguna sebagai salah satu unsur yang harus dipertimbangkan dalam proses perancangan bangunan pertokoan pinggir jalan.
- Bagi para pengambil kebijaksanaan pengembangan perkotaan, faktor-faktor tersebut akan dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi penetapan arah strategi pembangunan di kawasan konservasi.
- Secara khusus, hasil dari penelitian ini akan menjadi masukan bagi Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Yogyakarta di dalam pelestarian dan pengembangan Kawasan Malioboro.

Dengan demikian manfaat studi dapat dipakai untuk saran atau masukan bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan pedoman penentu kebijakan pembangunan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi.

#### **1.5. Ruang Lingkup Penelitian**

Penelitian tentang karakteristik pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi dilakukan dengan kajian verifikasi kriteria pengembangan lingkungan fisik pertokoan pinggir jalan khususnya di ruang koridor dengan berbagai keunikan kegiatan sosial budayanya. Penelitian ini merupakan salah satu faktor di dalam penentuan karakteristik pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan secara umum.

Sedangkan aspek yang mengenai konservasi hanya ditekankan kepada keunikan kegiatan sosial budaya yang telah menjadi karakteristik kegiatan pusat perbelanjaan di pusat kota. Jadi penelitian hanya menekankan kepada kegiatan sosial budaya sebagai warisan budaya yang menjadi bahan pertimbangan untuk pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan.

Pengambilan batasan daerah studi penelitian ini dengan mengambil studi kasus pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi, khususnya pertokoan pinggir jalan di Jalan Malioboro.

#### **1.6. Kerangka Pemikiran Penelitian**

Pendekatan penelitian dilakukan dengan studi pustaka tentang dasar-dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan dan konservasi bangunan kuno.

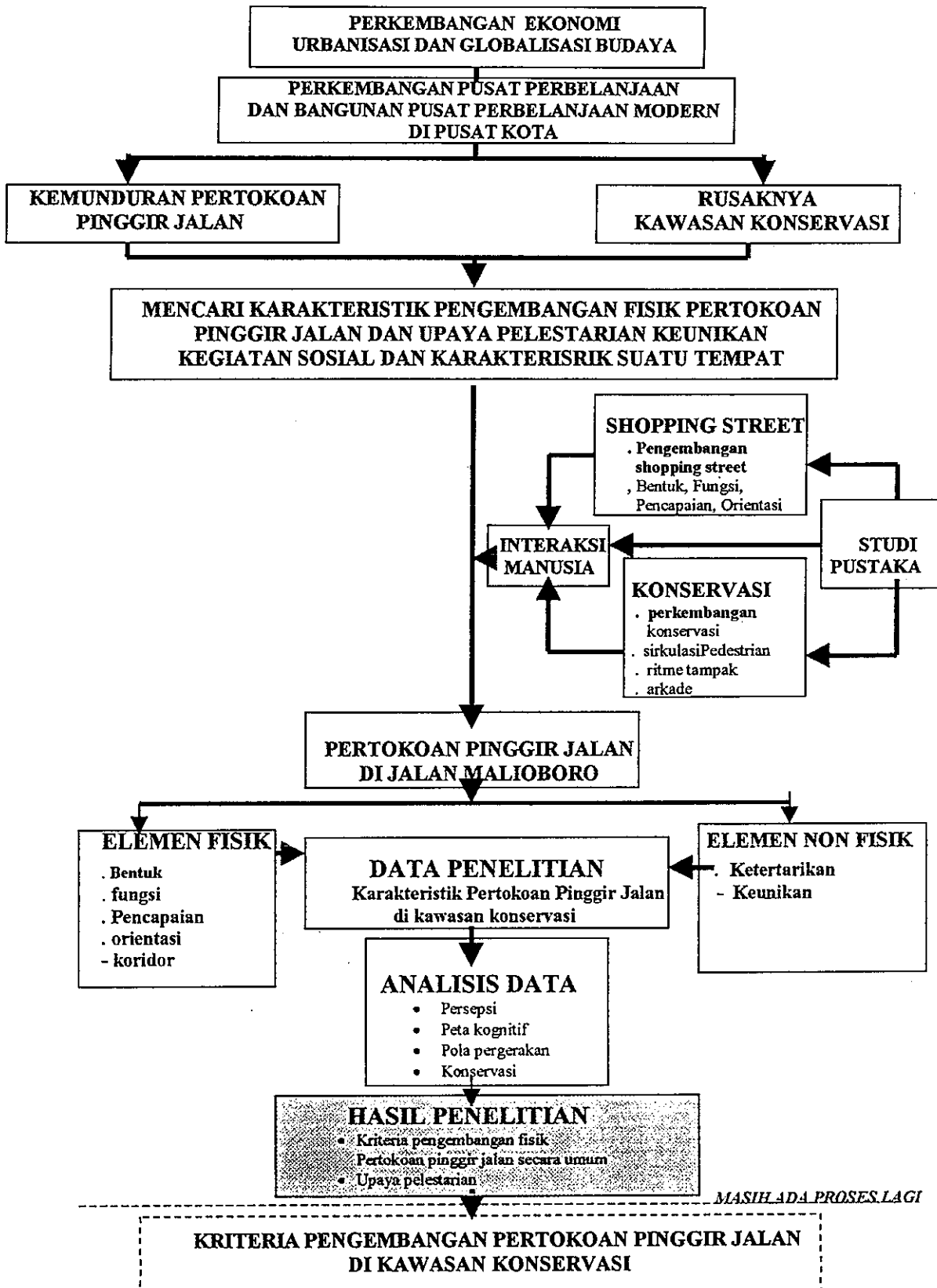
Kemudian pendekatan penelitian secara keseluruhan diperlukan kerangka pemikiran penelitian yang tersusun dalam beberapa tahapan pendekatan, meliputi

- Perumusan masalah yang dihadapi menyangkut kemunduran pertokoan pinggir jalan dan rusaknya kawasan konservasi yang diakibatkan oleh perkembangan ekonomi dan urbanisasi, serta pembangunan pusat perbelanjaan di pusat kota.
- Membatasi kajian penelitian mengingat cakupan penelitian yang terkait secara umum sangat luas, yaitu hanya mengkaji mencari kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan dan keunikan kegiatan sosial budaya melalui pendekatan persepsi manusia.
- Kajian pustaka digunakan untuk memecahkan permasalahan yang timbul dengan batasan kajian penelitian menyangkut teori pertokoan pinggir jalan (*Barry Maitland, 1985: 129*) dan dasar-dasar konservasi teori tentang kriteria pengembangan kawasan konservasi, dikaitkan dengan upaya strategi pengembangan dan pelestarian bangunan kuno. (*Catanese, 1979:1402, 405*).
- Mengkaji pertokoan pinggir jalan dalam kaitannya dengan konservasi terdiri ritme tampak, arkade, sirkulasi pedestrian.

- Mengkaji teori perilaku manusia yang menyangkut interaksi manusia dalam hubungannya dengan lingkungan pertokoan pinggir jalan dan bangunan kuno yang dilestarikan.
- Pengumpulan data yang berisi karakteristik pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro melalui persepsi dan keunikan yang telah menjadi identitas tempat.
- Menganalisis data yang ada, dilakukan dengan membuat tingkat kepentingan faktor-faktor yang mendukung pertokoan pinggir jalan di kawasan Malioboro berdasarkan pendapat pengguna pertokoan. Dalam menganalisis data untuk konservasi bangunan dengan mengungkapkan potensi keunikan dan karakteristik sosial budaya yang dapat dipakai sebagai dasar upaya pelestarian bangunan.
- Menyimpulkan temuan penelitian dari pembahasan sebelumnya, berupa rangking kriteria pengembangan fisik khususnya pada koridor pertokoan pinggir jalan dan upaya pelestariannya. Hasil temuan tersebut merupakan salah satu ketentuan yang dapat dipakai untuk karakteristik pengembangan pertokoan pinggir jalan dan dapat mengisi dasar-dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi.

Proses rangkaian tahapan yang akan dilakukan untuk mendapatkan karakteristik pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi yang merupakan bagian dari dasar-dasar kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi, dapat digambarkan dengan skema kerangka pemikiran sesuai diagram 1.1.

Diagram 1.1  
**KERANGKA PEMIKIRAN**



### 1.7. Sistematika Pembahasan

Pengkajian penelitian dibagi dalam tujuh bab dengan uraian masing-masing bab sebagai berikut :

**Bab pertama**, merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang permasalahan, perumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup, kerangka pemikiran penelitian, dan dengan dilengkapi sistematika pembahasan.

**Bab kedua**, berisi kajian pustaka yang digunakan untuk mengkaji tentang dasar-dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi, meliputi teori perkembangan pertokoan pinggir jalan, teori pejalan kaki, teori perilaku manusia dan teori kriteria konservasi.

**Bab ketiga**, merupakan bab metodologi penelitian yang berisi langkah-langkah pelaksanaan penelitian dari cara pengambilan data, variabel penelitian yang dituju, sampai dengan cara pengambilan kesimpulan. Langkah yang dilakukan setelah pengambilan data dari berbagai sampel adalah pengolahan data dengan cara dikelompokkan berdasarkan variabel fisik dan aktifitas. Setelah itu pengolahan data dilakukan dengan alat analisis didapat kesimpulan yang berupa rangking kriteria pengembangan lingkungan fisik dan upaya pelestarian kriteria tersebut. Disamping itu, pengambilan kesimpulan dilakukan dengan membuat peta kognisi pengguna pertokoan pinggir jalan, yang meliputi tujuan, motivasi dan orientasi.

**Bab keempat**, berisi tinjauan karakteristik pertokoan pinggir jalan di Jalan Malioboro sebagai kasus studi dengan melalui pengungkapan latar belakang sejarah perkembangan kawasan, konstelasinya dalam struktur kota, sirkulasi pencapaian ke lokasi, parkir, dan pola sirkulasi. Selain itu juga mengungkapkan karakteristik pertokoan yang menyangkut bentuk, lokasi, fungsi, orientasi dan kehidupan sosial-ekonomi yang berkembang di jalan Malioboro.

Aspek konservasi yang diungkapkan meliputi keunikan dan karakteristik pertokoan yang telah menjadi identitas lingkungan.

**Bab kelima**, berisi hasil dan pembahasan penelitian secara sistematis berdasarkan landasan teori dan kerangka pikir serta metodologi yang digunakan untuk mengkaji pokok permasalahan dalam kasus studi yang diteliti. Kajian studi meliputi tuntutan terhadap tingkat kepentingan kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan yang dibutuhkan sesuai dengan persepsi pengguna pertokoan. Hasil dari pembahasan, berupa rangking kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum meliputi bentuk, fungsi, lokasi, pencapaian dan orientasi. Melalui aspek konservasi yang terdiri keunikan dan karakteristik bangunan didapat elemen identitas yang perlu dilestarikan

**Bab keenam** kesimpulan dan saran penelitian yang berisi tentang kesimpulan yang didapat dari pembahasan penelitian, meliputi bentuk pertokoan pinggir jalan, fungsi, lokasi, orientasi dan aspek konservasi. Kemudian hasil penelitian dapat dipakai untuk saran pengembangan ilmu pengetahuan dan pedoman pembangunan pertokoan pinggir jalan di Kawasan Konservasi.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**

Perbelanjaan merupakan salah satu tempat aktivitas manusia untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan keseharian hidupnya. Melalui aktivitas berbelanja ini, manusia dapat memperoleh dari barang-barang kebutuhan primer, seperti makanan, pakaian dan obat-obatan, hingga barang-barang kebutuhan sekunder, seperti barang-barang elektronika, kendaraan, jasa rekreasi dan sebagainya.

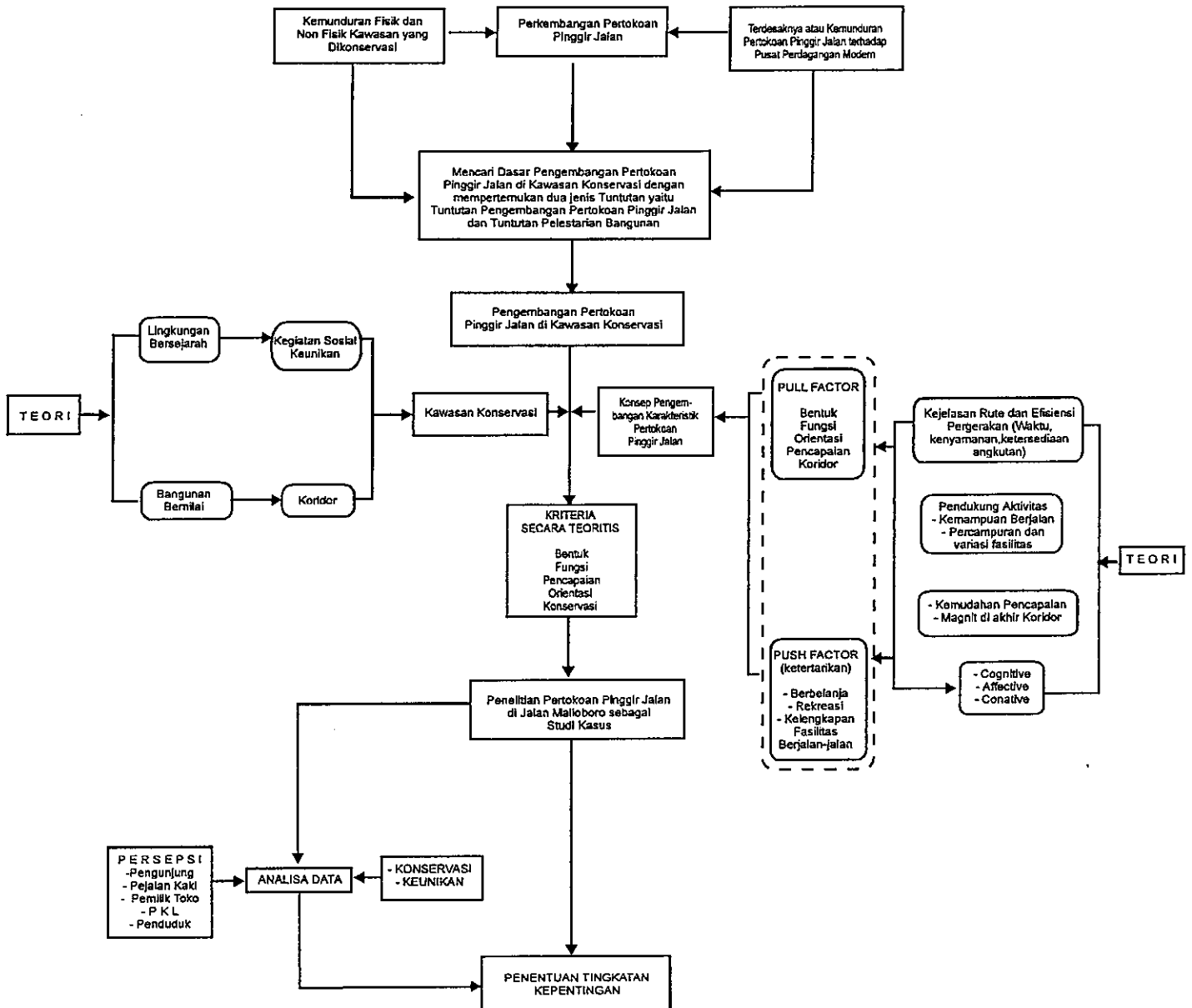
Pusat perbelanjaan selalu berkembang seiring dengan kemajuan peradaban manusia dengan aktivitas berbelanja yang semula hanya berupa transaksi barang-barang kehidupan sehari-hari dalam jumlah terbatas, kemudian berkembang menjadi transaksi segala macam barang dengan jumlah yang besar. Jika aktivitas ini berkembang menjadi besar, maka disebut sebagai aktivitas perdagangan. Aktivitas perdagangan kemudian berkembang menyangkut semua aspek yang berupa transaksi barang dan jasa.

Aktivitas perdagangan kemudian berkembang menempati lokasi-lokasi strategis yang mudah dicapai pengunjung. Bentuk wadahnya pun semakin beragam, menyesuaikan dengan kemajuan tuntutan pengunjung. Perkembangan bentuk bentuk perdagangan tersebut dimulai dari pasar-pasar tradisional, perdagangan kaki lima, toko dan pertokoan, *“shopping street”, department store, super market, mall* hingga *mixed-use building*.

Perkembangan pusat perbelanjaan di kawasan konservasi merupakan upaya mengembangkan dua tuntutan strategi yang sama, tetapi pada dasarnya terdapat tantangan yang berbeda diantara dua konsep tersebut, disalah satu sisi ingin mengembangkan dengan penampilan mengikuti kecenderungan yang ada dan disisi lain ingin melestarikan penampilan yang ada.

Adapun kajian pustaka dipakai sebagai landasan untuk mengkaji tentang dasar-dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan meliputi teori perkembangan pertokoan pinggir jalan, teori kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan, teori konservasi, teori kriteria konservasi, teori pejalan kaki dan teori perilaku manusia, dengan kerangka landasan teori sesuai diagram 2.1

Diagram 2.1.  
SKEMA LANDASAN TEORI



BATASAN :

\* PUSH FACTOR menyangkut :

- Motivasi
- Tujuan
- Berurutan (sequence)

\* PULL FACTOR menyangkut :

- Daya Tarik : - pusat perbelanjaan
- rekreasi
- kenyamanan
- PKL



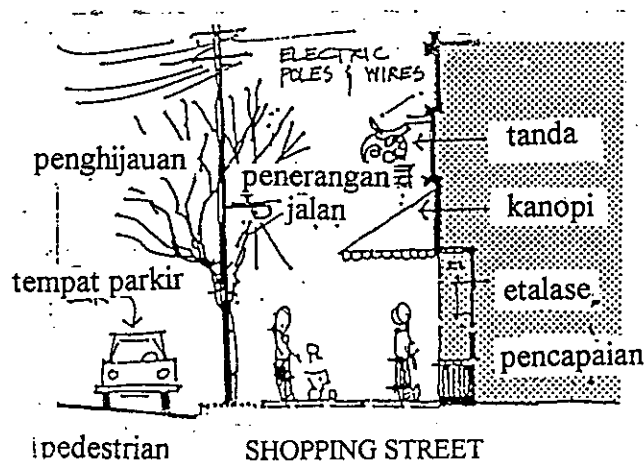
## 2.1. Perkembangan Pertokoan Pinggir Jalan.

Pertokoan pinggir jalan adalah pertokoan dengan kegiatan perdagangan eceran yang berupa toko-toko yang berderet di sepanjang satu atau dua sisi jalan atau suatu deretan pertokoan yang membentuk ruang terbuka ditengahnya. ( *Wayne Attoe and Donn Logan, 1989; 67* )

Bentuk kegiatan perdagangan eceran tersebut menggunakan konsep sirkulasi dengan pola linier, yaitu terdiri deretan pertokoan yang disatukan dengan pedestrian yang beratap pelindung sebagai perluasan daerah pintu masuk pertokoan. Jadi, pedestrian tersebut juga merupakan akses terhadap ruang parkir diantara bangunan dan jalan.

Secara umum, ciri fisik suatu pertokoan pinggir jalan adalah sebagai berikut :

- Terdiri dari deretan pertokoan yang berhubungan dengan pedestrian dan pola sirkulasi kendaraan.
- Semua toko menghadap dan memiliki pintu masuk kearah pedestrian.
- Dibutuhkan magnet setiap pengakhiran korridor sebagai titik konsentrasi.



Gambar 2.1.

Tampak Samping Pertokoan Pinggir Jalan  
sumber *Barry Maitland*

Adapun perkembangan pusat pebelanjaan berawal dari deretan pertokoan disepanjang jalan atau prasarana angkutan lain, seperti sungai.

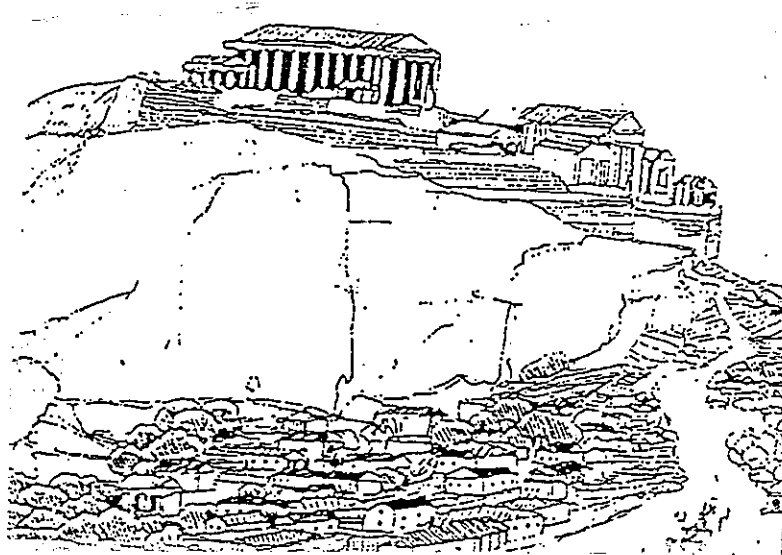
Kesamaan bentuk kawasan pusat perdagangan tradisional di pusat kota adalah memakai hubungan antar ruang dengan jalur jalan kaki. Bagian depan bangunan perbelanjaan tradisional berupa deretan teras rumah toko (*Shophouse*) , dengan keteraturan susunan ruang dibatasi oleh pilar-pilar dan bagian atasnya untuk informasi jenis toko yang berupa etalase.

Typologi bentuk pertokoan tradisional dan pasar tradisional dibangun dengan penekanan mempunyai fungsi ganda yaitu untuk kepentingan "*Public*" dan "*Private*". Kepentingan tersebut diperuntukan kegiatan komersial dan kegiatan hunian. Selanjutnya perkembangan pertokoan tradisional berkembang menjadi sebuah bangunan bertingkat di kawasan pusat perbelanjaan di pusat kota. Penampilan bangunan pusat perbelanjaan dilengkapi dengan selasar bangunan yang dipergunakan untuk pejalan kaki. Pemakaian selasar bangunan tersebut merupakan keaslian dari bentuk rumah toko (*shophouse*), awalnya berkembang pada abad sembilan belas, selanjutnya menjadi terkenal sebagai bangunan pelayanan hunian dan komersial. (*Ken Yeang, 1986;30*) Pada abad sembilan belas tersebut, bentuk karakteristik pertokoan di pusat kota lama banyak memakai selasar bangunan berupa arcade. (*Barry Maitland, 1990 : 1*).

Sedangkan pertokoan sendiri merupakan bangunan kegiatan perdagangan eceran yang berbentuk seperti kios dengan lingkup pelayanannya lebih besar dan bersifat lebih permanen dari pada pasar tradisional. Perkembangan selanjutnya tepatnya pada abad ke dua puluh bentuk pusat perbelanjaan, berkembang menjadi "*shopping arcade*". Pada akhirnya bentuk "*shopping arcade*" perkembangannya pesat sekali sehingga dijadikan salah satu bentuk pusat perbelanjaan.

Adapun pengertian "*Arcade*" itu sendiri adalah sebuah bentuk pedestrian yang ditutup atap dengan dibatasi oleh deretan pertokoan yang berada disisinya. Arkade tersebut mempunyai fungsi untuk jalur jalan pejalan kaki. dengan ruang ditutup oleh atap transparan /kaca, selanjutnya ruang yang letaknya di antara kedua sisi arcade dipakai untuk deretan toko.

Dengan melihat bentuk pusat perdagangan tersebut, arcade menjadi salah satu bentuk alternatif bentuk "*shopping street*". Ide "*arcade*" ini sudah berkembang sejak Agora yang terkenal dengan nama *Greek Market*. Kawasan Agora ini telah mengembangkan kawasan pedestrian sebagai pencapaian antar tempat dengan jalan kaki yang menjadi salah satu budaya sebelum ada kendaraan. Kawasan ini berkembang menjadi pasar dan tempat pertemuan masyarakat untuk melakukan proses sosialisasi. ( *Paul Zucker, 1983;38*) dan (*HM Rubenstein, 1992;1*)



Gambar 2. 2.  
**Kawasan Agora di Bukit Acropolis, Yunani.**

Kawasan pejalan kaki yang merupakan kawasan pedestrian telah dikembangkan dan menjadi salah satu budaya. Kemudian kawasan ini berkembang menjadi pasar dan tempat pertemuan masyarakat.

Perkembangan pasar pada jaman abad pertengahan mulai dibutuhkan dengan kreasi ruang untuk yang digunakan untuk kegiatan komersial. Dengan pola pencapaian dengan jalan memutar bangunan disekitarnya yang semuanya mempunyai orientasi menuju bangunan gereja, seperti bangunan Piazza Del Duomo. Elemen bangunan dilengkapi dengan arkade untuk menghubungkan elemen arsitektur.

Pada kawasan *Piazza Del Duomo*, arkade dipakai untuk mendukung kesatuan ruang antara "*shopping centre*" dan "*meeting place*", dan arkade tersebut

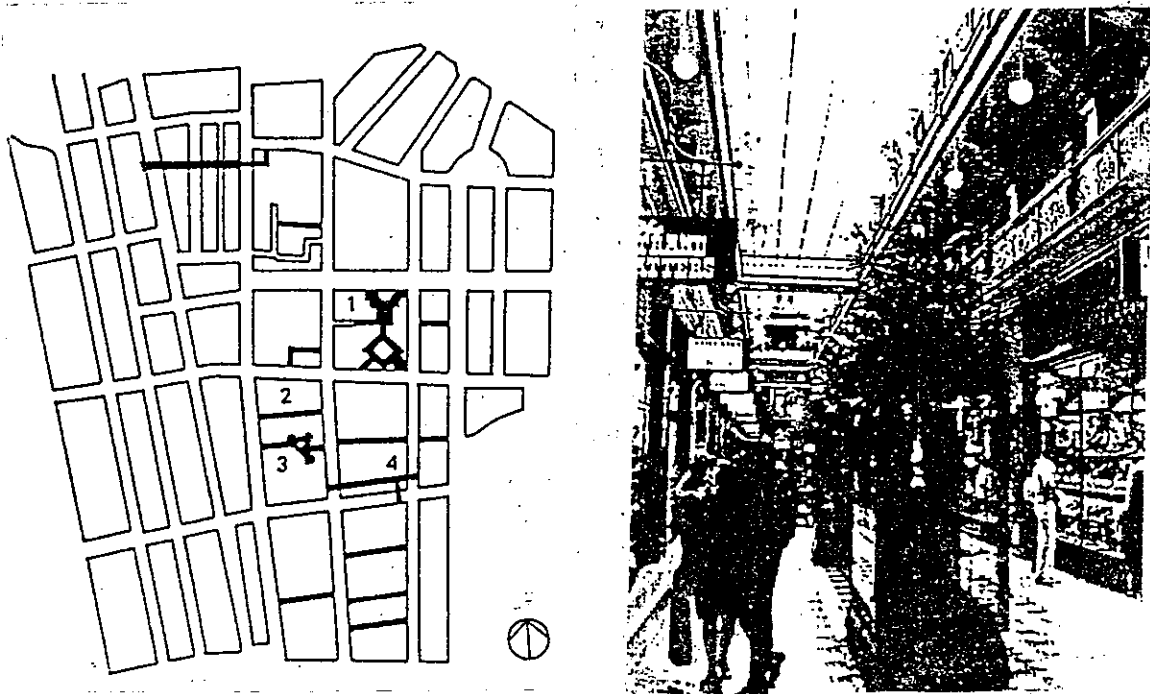
mengelilingi Gereja yang terletak di tengah-tengah kawasan perdagangan tersebut. Fungsi lain dari *arcade* adalah diperuntukkan untuk perluasan ruang terbuka dengan struktur keruangan, memiliki *serial vision*, yaitu antara ruang terbuka yang berada ditengah dengan ruang-ruang yang mengelilinginya. (Paul Zucker, 1983;88). Berkenaan perkembangan arkade tersebut menjadi dasar perkembangan penampilan bangunan secara keseluruhan, sehingga membuat penampilan raut muka bangunan terdiri deretan arkade.

Perkembangan arcade pada jaman Renaissance dipakai untuk pusat-pusat keramaian, khususnya untuk pusat-pusat kegiatan perdagangan. Pada jaman tersebut, bentuk pusat perdagangan dibentuk oleh suatu deretan pertokoan dan pasar, dengan dikelilingi barisan kolom penopang atap (*colonade*) yang berbentuk *arcade*, dengan ruang terbuka di tengahnya. Arkade dipakai sebagai awalnya sebagai elemen penghubung lingkungan perumahan, keindahan arsitektural dengan pengulangan irama motif, dan sebagai ruang terbuka. Perkembangannya pada abad sembilan belas, arkade mempunyai fungsi untuk mempersatukan kerangka ruang bila ada kekosongan ruang terbuka, perluasan ruang terbuka, mengintegrasikan struktur dan pembentuk struktur keruangan dengan "*serial vision*" pada setiap ruang terbuka. (Paul Zucker, 1983; 112).

Perkembangan ruang terbuka dari agora sampai dengan jaman Baroque berbeda, ruang terbuka hanya diperuntukkan untuk kegiatan keagamaan dan pemerintahan. Hal ini berawal dari jaman abad pertengahan dengan perkembangan pusat perbelanjaan membutuhkan tempat tersendiri. Kemudian pada abad delapan belas ruang luar direncanakan dibuka sebagai "open space". Kemudian yang terpenting ruang terbuka sebagai penghubung kegiatan dengan kegiatan pertokoan pinggir jalan sebagai penghubung istana dengan pusat kota, seperti di Paris, *shopping street* sebagai penghubung Paris dan palace at Versailles. (HM Rubenstein, 1992;13) Perkembangan pertokoan pinggir jalan pada abad sembilan belas dengan menggunakan konsep pedestrian dan sirkulasi kendaraan.

Selanjutnya perkembangan pusat perbelanjaan berkembang menjadi "*Shopping Arcade*" merupakan salah satu bentuk pusat perbelanjaan modern, dengan diberi fasilitas untuk kenyamanan pengunjung.

Bentuk pertokoan tersebut terdiri deretan toko-toko pengecer (*retail store*) dengan status sewa dengan dilengkapi department store, super market, cineplex, dan fasilitas hiburan lain. Semua fasilitas ruang pertokoan bertemu di ruang yang luas (*mall*).



Gambar 2.3.  
Perencanaan pusat kota di Sydney, Australia  
dengan cara menghubungkan tiap blok dengan  
shopping arcade dan shopping mall  
sumber Barry Maitland.

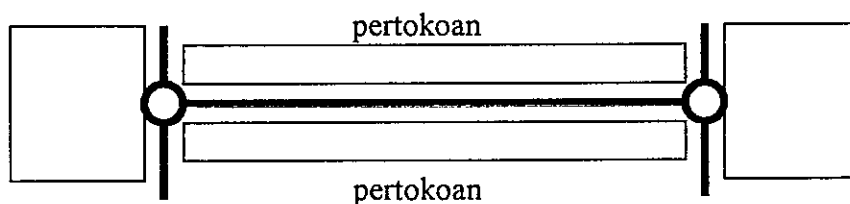
Akhirnya bentuk pusat perbelanjaan tersebut disamping dipakai untuk kegiatan perdagangan formal juga dipakai perdagangan informal. Pedagang informal tersebut terdiri pedagang kaki lima yang mempunyai kegiatan perdagangan eceran yang sifatnya tidak permanen dan menempati lokasi di pedestrian di depan pertokoan.

### 2.1.1. Kriteria Pengembangan Pertokoan Pinggir Jalan.

Pertokoan pinggir jalan adalah suatu bentuk pusat perbelanjaan yang berderet memanjang sejajar dengan jalan di depannya, dilengkapi dengan tampilan etalase di depan pertokoan. Pengembangan pertokoan pinggir jalan dalam kawasan konservasi tentu saja membutuhkan kriteria atau dasar pengembangan, karena masing-masing membutuhkan kriteria sendiri dalam pengembangannya. Kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan tersebut perlu dipertimbangkan dalam perencanaan fisik secara umum yang terdiri bentuk, lokasi, fungsi, pencapaian dan orientasi.

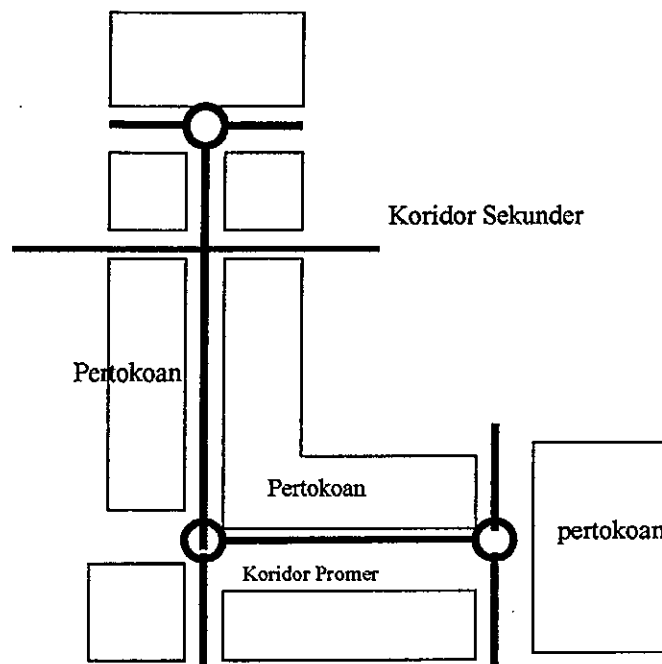
- **Bentuk Pertokoan.**

Pusat perbelanjaan merupakan fasilitas kegiatan perdagangan dengan bentuk linier dan mal. Bentuk linier tersebut sering digunakan oleh pusat perbelanjaan dengan bentuk “*shopping street*”, yaitu pusat perbelanjaan terdiri dari kegiatan perdagangan eceran yang berupa pertokoan berderet disepanjang satu sisi atau dua sisi jalan. ( *Bendington Naadine, 1982 : 28* ). Tipe pusat perbelanjaan mempunyai bentuk strip atau linier, yaitu bentuk pertokoan dengan lokasi pertokoan sejajar dengan jalan raya, dengan penempatan lokasi parkir kendaraan terletak diantara jalan dan fasade toko. Kemudian tipe ini berkembang menjadi pertokoan dengan bentuk semi mal ( *J. De Chiara, 1973 : 577* ).



gambar 2.4.  
pola linier dengan deretan pertokoan yang disatukan  
2 magnet berfungsi sebagai pusat kegiatan  
sumber : Barry Maitkand

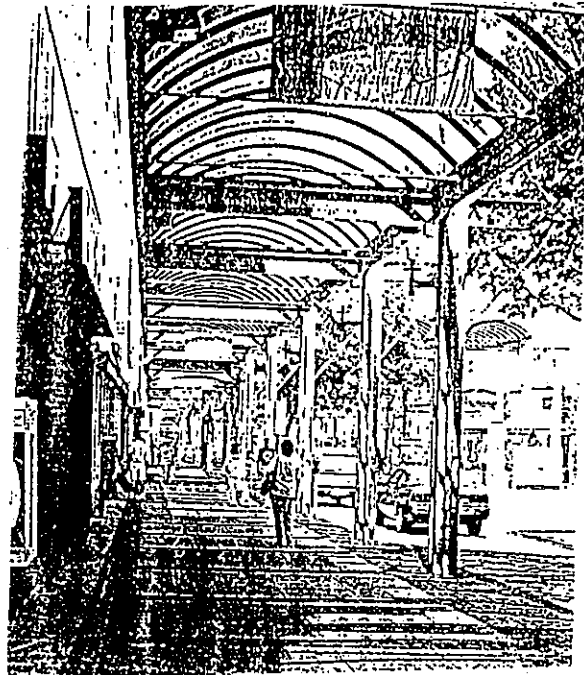
Pusat perbelanjaan dengan bentuk linier tersebut ruang antar pertokoan disatukan dengan kanopi pelindung pedestrian yang berfungsi untuk memperluas daerah pintu masuk menuju ke pertokoan. Pola semacam ini mempunyai kecenderungan memanfaatkan pencapaian terhadap tempat parkir, dengan letak lokasi parkir di antara bangunan dan jalan. Bentuk pusat perdagangan disamping dengan pola linier juga dengan pola L, yaitu bentuk pusat perdagangan dengan gabungan pola linier dengan perubahan pada ujung-ujung koridor.



Gambar 2.5.  
Bentuk pusat perbelanjaan dengan bentuk L , dengan  
Pembagian koridor primer dan sekunder  
*Sumber Barry Maitland*

Koridor tersebut merupakan ruang yang digunakan untuk pengunjung dengan berjalan kaki, dengan mempunyai tuntutan kenyamanan, keamanan, dan tidak membingungkan. Koridor dapat dibagi menjadi 2 (dua) macam yaitu koridor primer yang merupakan tempat orientasi toko-toko yang ada disepanjang jalan raya, dan koridor sekunder adalah merupakan tempat pencapaian pejalan kaki dari tempat parkir menuju ke pertokoan . Menurut *Larry S. Bourne (1971:364)*, bentuk pertokoan pinggir jalan dengan bentuk pertokoan pinggir jalan mempunyai kecenderungan dengan pola linier yaitu bentuk bangunan pusat

perbelanjaan mengikuti jalur jalan yang ada dengan orientasi pertokoan ke arah jalan utama kota (*ribbon development*). Bentuk pertokoan tersebut juga mempertimbangkan terhadap pola pencapaian dan fungsi pertokoan. Pertimbangan terhadap pencapaian adalah menyangkut pola pencapaian pengunjung dengan berjalan kaki, dengan kecenderungan mempunyai sifat linier, dengan alasan bahwa pencapaian antar ruang cenderung yang dicari mempunyai jarak tempuh yang dekat dan membutuhkan waktu sedikit. Sedangkan fungsi pertokoan pinggir jalan diperuntukkan untuk fungsi ganda, yaitu sebagai pusat perbelanjaan eceran dan sebagai pusat pelayanan skala kota. (*Larry S. Bourne, 1971 : 397*). Kegiatan pendukung di dalam bangunan pertokoan terutama kegiatan dan penggunaan ruang di trotoar, dapat menjadi faktor penarik pengunjung. Fasilitas tempat parkir kendaraan untuk pengunjung pertokoan, ditempatkan di depan pertokoan., seperti bangunan *Hamilton Mall Street* merupakan bangunan memakai kanopi sebagai penutup atap pedestrian. Dengan tempat parkir di depan bangunan.



Gambar 2.6

Pengembangan Hamilton dibuat dengan sistim semi mal, dengan memperbaiki sistim pola arus pejalan kaki dan kendaraan, serta dengan merehabilitasi lingkungan perumahan.

Sumber HM Rubenstein



Pertokoan pinggir jalan mempunyai penampilan depan bangunan berupa deretan susunan blok bangunan yang berdiri sejajar dengan jalan. Deretan bangunan tersebut dilengkapi dengan deretan kolom penopang atap selasar bangunan yang berbentuk arkade, sehingga ruang yang terbentuk mempunyai kesan yang menerus menyusuri sepanjang depan bangunan pertokoan. Bentuk bangunan dengan penampilan berupa deretan kolom berupa arkade seperti pada bangunan *Cofferdge Close , Stony Stratford, England ( Barry Maitland, 1990: 99).*



Gambar 2.7

Bentuk pertokoan pinggir jalan dengan penghubung ruang memakai arkade , serta penempatan lokasi parkir di depan trotoar. ( *Richard Unterman* )

Dengan demikian elemen pendukung dibutuhkan untuk penampilan bangunan pertokoan pinggir jalan terdiri dari 3 elemen yaitu :

- Ruang selasar pertokoan membutuhkan dapat penerangan sinar matahari secara tidak langsung, yaitu dengan cara melalui ruang terbuka dengan penutup atap di atasnya (*arcade*).
- Pengunjung mendapatkan kenyamanan berjalan kaki maupun berbelanja (*Barry Maitland, 1990 :109*).

- Kenyamanan pejalan kaki juga dipengaruhi oleh adanya keragaman jenis kegiatan di dalam pertokoan, serta penggunaan ruang sekitar pertokoan.

Penampilan bangunan pertokoan dengan penggunaan arkade, dapat memberikan kesan kesinambungan kegiatan antar ruang pertokoan. Sedangkan pertokoan mempunyai layanan barang yang dipamerkan guna menarik pengunjung melalui etalase di depan pertokoan. Dengan adanya keberadaan arkade di depan pertokoan dapat memberikan pengarahan pergerakan pengunjung dari satu tempat ke tempat dengan berjalan kaki. Disamping itu peran arkade sebagai ruang koridor menjadi pembatas antara pertokoan dengan jalan raya. Padahal dengan perkembangan pusat kota yang berbanding lurus dengan peningkatan transportasi, maka diperlukan pemisahan yang jelas kawasan pedestrian dengan kendaraan bermotor untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

Perkembangan selanjutnya pemanfaatan ruang didepan pertokoan tersebut tidak sekedar untuk pejalan kaki saja, tetapi muncul kegiatan dengan motivasi ekonomi yang mempunyai hubungan erat dengan jalur pengunjung.

Pendukung aktifitas tersebut dapat menjadi salah satu faktor penentu pergerakan pengunjung dari satu tempat ke tempat lainnya yang menjadi daya tarik sendiri. Tempat – tempat yang dituju, merupakan tempat yang memiliki produk- produk barang yang diminati oleh pengunjung, maka kelengkapan barang-barang yang dijual dapat sebagai penentu karakteristik tarikan pengunjung. Akibatnya pertokoan yang mempunyai berbagai fasilitas layanan kegiatan ekonomi menjadi sasaran tujuan pengunjung, sehingga tempat yang banyak dikunjungi oleh pengunjung tersebut, dapat menjadi simpul-simpul kegiatan di titik tertentu. Bangunan pusat perbelanjaan yang mengutamakan jalur penghubung antar tempat, antar blok bangunan dan simpul kegiatan yang berupa pedestrian dapat menjadi satu kesatuan kegiatan di pusat kota seperti bangunan pertokoan pinggir jalan di *Toronto Eaton Centre*. Prinsip utama yang dipakai adalah dengan memperhatikan rute pergerakan pengunjung dari satu bangunan ke bangunan yang lain dalam satu kawasan di pusat kota. (*Barry Maitland, 1990 : 147*)



Gambar2.8  
**Eaton Centre , pemandangan diambil arah Timur  
 menuju Younge Street**  
*sumber Barry Maitland*

Penampilan bangunan pusat perbelanjaan juga perlu dipertimbangkan terhadap unsur estetika lingkungan. Menurut *S Kaplan dan R Kaplan (Fisher,1984:43 )* estetika lingkungan terdiri dari keteraturan, keleluasan arah pandang, kompleksitas, dan keunikan dengan batasan pengertian sebagai berikut :

- Keteraturan, yaitu bentuk lingkungan yang teratur dengan mempunyai arah pandang yang luas serta mempunyai kekhasan lingkungan tersendiri agar lebih disukai oleh pengunjung.
- Keluasan arah pandang yaitu kebebasan untuk melihat pemandangan sekitarnya yang berurutan terutama dibutuhkan oleh pejalan kaki dan pengendara kendaraan.
- Kompleksitas, yaitu keragaman jenis kegiatan yang membentuk suatu lingkungan. Dengan semakin banyak ragam kegiatan maka semakin positif penilaian yang diberikan oleh manusia.
- Keunikan, yaitu menyangkut seberapa jauh lingkungan itu mengandung komponen-komponen yang unik, yang tidak ada di tempat lain.

Namun faktor ketertarikan untuk bentuk pusat perbelanjaan masih diperlukan adanya aktifitas pendukung di dalam bangunan pusat perbelanjaan, yaitu :

- Variasi tingkat fasilitas pelayanan yang melengkapi pertokoan pinggir jalan.
- Kemampuan berjalan dari satu tempat ke tempat lainnya sebagai rangkaian poros sumbu jalan.
- Keanekaragaman dan intensitas penggunaan lahan. (*Spreiregen, 1965 : 79 - 80*)

Dengan berbagai jenis aktifitas pendukung untuk pertokoan pinggir jalan, seperti restaurant, perpustakaan umum dan perkantoran dan jasa komersial, akan menimbulkan pergerakan pengunjung dari satu tempat ke tempat lain. Motivasi pengunjung akan memilih tempat yang dikunjungi sesuai dengan persepsi masing-masing apabila di lingkungan tersebut terdapat variabel *surprise*, yaitu sesuatu yang bersifat mengherankan. Variabel *surprise* tersebut dapat diletakkan pada titik-titik yang sesuai dengan rute perjalanan sepanjang pertokoan. Rute pergerakan pengunjung dari tempat yang satu ke tempat yang lain dipengaruhi oleh pola transport, pedestrian, dan tempat parkir (*Lynch, 1960*). Dengan adanya pola pergerakan pengunjung tersebut di dalam suatu ruang pertokoan, akan menimbulkan bentuk pola sirkulasi. Hal ini sesuai dengan pendapat yang dikemukakan oleh *Wilson (1979 : 37)*, bahwa pola pergerakan dari satu tempat ke tempat lain akan membentuk pola sirkulasi pejalan kaki, dengan faktor penentu yang perlu dipertimbangkan meliputi rute, orientasi, keselamatan dan kemudahan pergerakan.

#### ❖ Lokasi Pusat Perbelanjaan

Lokasi pusat perbelanjaan perlu dipertimbangkan terhadap letak pusat kegiatan lainnya dan pencapaian menuju lokasi.

##### 1. Lokasi pertokoan terhadap pendukung kegiatan

Pola penggunaan tanah akan menentukan hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan aktivitas pada pusat kota (*Hamid Shirvani, 1985 : 8*).

Semakin dekat dengan pusat kota, semakin tinggi intensitas dan keragaman kegiatan, maka keberadaan “activity support” semakin dibutuhkan, karena dapat mampu mengintegrasikan dan menjadi penghubung antar kegiatan yang terjadi. Aktivitas pendukung tersebut dapat menciptakan kualitas ruang umum yang menerus, dan bersambungan antara kegiatan yang satu dengan yang lain, seperti bangunan, departement store, gedung kesenian, perpustakaan umum, dengan pola aktivitas dalam serangkaian sumbu.

Dengan berbagai jenis penggunaan ruang tersebut akan memberikan tingkat percampuran yang bervariasi dengan fasilitas yang saling melengkapi (*Spreiregen, 1965 : 80*). Pendukung kegiatan tersebut dapat mengintegrasikan dua atau lebih pusat-pusat kegiatan umum yang berupa ruang terbuka dan bangunan yang berada di kawasan pusat kota yang mempunyai konsentrasi pelayanan yang cukup besar (*Hamid Shirvani, 1985 : 37*).

- Yang berwujud bangunan, kompleks pertokoan, pusat pemerintahan, pusat jasa dan pertokoan, departement store, perpustakaan umum, dan lain-lain.
- Yang berwujud ruang terbuka, taman rekreasi, plasa, taman budaya, kawasan pedagang kaki lima, dan lain-lain.

Bentuk pusat kegiatan tersebut dapat berupa bangunan terbuka seperti plasa, ruang kegiatan umum.

## **2. Lokasi terhadap pencapaian**

Lokasi pusat perbelanjaan ditempatkan dipusat kota dengan dilengkapi berbagai kegiatan skala kota, seperti penggunaan ruang untuk pertokoan, komersial, perhotelan dan lainnya. Menurut teori struktur internal perkotaan, tata guna lahan diperkotaan dibagi dalam beberapa kawasan

dan mempunyai fungsi masing-masing, termasuk didalamnya kegiatan perdagangan dan komersial. (*Larry Bourne, 1971*)

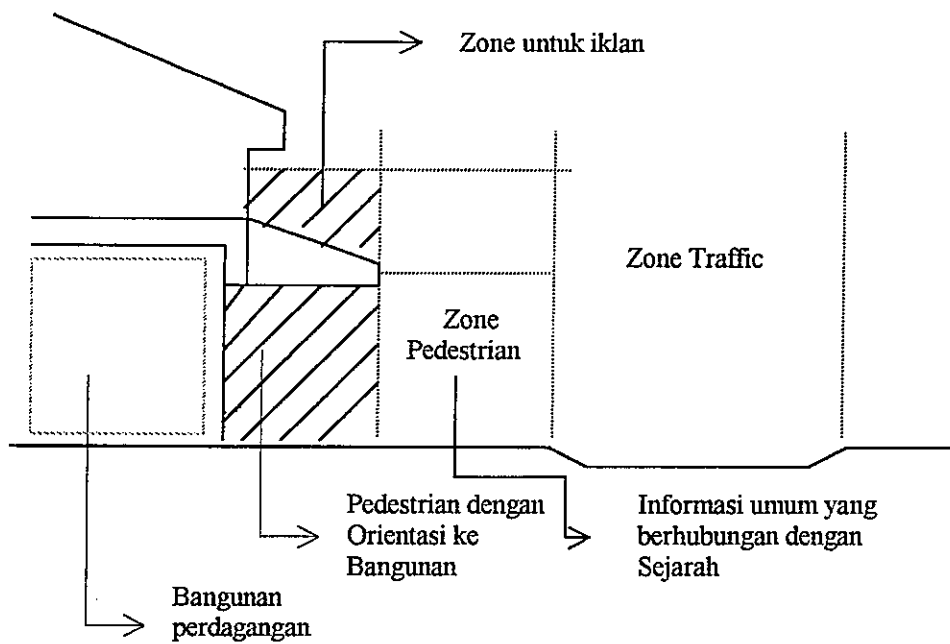
Penentuan lokasi pusat perbelanjaan tersebut terhadap pencapaian ke pertokoan dapat dipertimbangkan :

- Lokasi memiliki kemudahan pencapaian, baik dari sisi jalur transportasi maupun kesediaan moda transportasi.
- Lokasi tersebut harus bebas dari gangguan lalu lintas cepat.
- Pengunjung melakukan perjalanan dapat terjamin keamanannya. (*Barry Maitland, 1990 : 29*).
- Lokasi terletak di daerah komersial dengan elemen pendukung yang dibutuhkan untuk lingkungan luar, meliputi penyaluran ruang (*light*), kenyamanan (*comfort*), dan keragaman (*variety*). (*Cresswel, 1980 : 83*).
- Keefektifan mengatur susunan pedestrian, agar dapat menarik pengunjung, dengan cara pelebaran ruang, pemberian magnet di akhir koridor, dan pemberian karakteristik tersendiri. . (*Barry Maitland, 1990 : 9*).
- Kemudahan pencapaian meliputi kejelasan rute pencapaian dan efisiensi pergerakan pengunjung, waktu, dan kenyamanan. (*Unterman, 1984 : 23 .dan Barry Maitland, 1990 : 64* )

Selanjutnya ketentuan kriteria tersebut dapat dijadikan pertimbangan dalam menentukan lokasi pertokoan dalam hubungannya dengan faktor pencapaian.

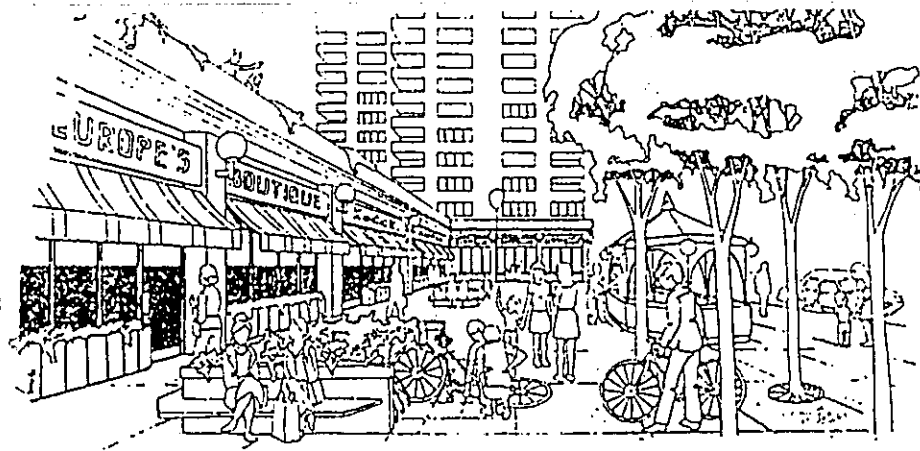
#### □ Fungsi Pertokoan

- Susunan ruang pertokoan pinggir jalan dibagi menjadi 2 (dua) ruang yaitu ruang untuk pertokoan yang berderet dan ruang untuk tempat jalan kaki.



gambar 2.9.  
**Potongan bangunan pertokoan**  
*Sumber Hamid Shirvani*

Hubungan fungsi ruang luar dan ruang dalam dapat diintegrasikan dengan kegiatan spesifik, seperti rumah makan, café, dan lain-lain (*Hamid Shirvani, 1985 : 39*).



Gambar 2.10  
 Plasa untuk kegiatan publik, yang memperlihatkan kelengkapan "activity support" dalam suatu kota.  
*Sumber Hamid Shirvani.*

Keberadaan ruang terbuka yang berupa pedestrian tersebut tidak dapat dipisahkan dengan sistem “*linkage*”, yaitu keterkaitan antara bangunan sekitarnya maupun antara fungsi/aktivitas. Hubungan antara fungsi dan aktivitas tersebut dapat dikendalikan melalui faktor jangkauan pelayanan dengan memperhitungkan faktor jarak dan waktu.

## **2.2. Teori Pejalan Kaki**

Pejalan kaki memiliki kaitan yang erat dengan teori pengembangan pertokoan pinggir jalan, dengan ciri khas pencapaian antar pusat perbelanjaan banyak dilakukan dengan kegiatan jalan kaki. Pejalan kaki memerlukan jalur pejalan kaki untuk mencapai satu tempat ke tempat lain, sehingga dalam pengembangan pusat perbelanjaan perlu mempertimbangkan kriteria jalur pejalan kaki.

### **2.2.1. Kriteria Pejalan Kaki**

Semua alur pergerakan kendaraan, barang ataupun pelayanan lainnya cenderung memiliki sifat linier. Kecenderungan ini dilakukan untuk pencapaian jarak yang terdekat, dalam waktu yang sesingkat-singkatnya. Sedangkan karakteristik pejalan kaki mempunyai perlakuan dapat *bergerak dengan bebas, dapat berbelok, berhenti sebentar, berhenti dan istirahat dengan sesuka hati*. Pejalan kaki dapat menerima perubahan arah secara tiba-tiba, sehingga dibutuhkan ruang yang lebih besar daripada ukuran badannya dengan kebebasan memilih orientasi disepanjang jalan. Disamping itu juga disebabkan oleh karakteristik pejalan kaki sendiri. (*Richard Underman*, 23). Karakteristik berjalan dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain lokasi, jarak jalan, pengalaman berjalan, dengan batasan sebagai berikut.

- **Jarak Berjalan**

Panjang atau jarak orang untuk berjalan kaki umumnya berbeda-beda, tergantung kebiasaan manusia yang melakukannya, disamping itu adanya faktor-faktor yang mempengaruhinya. Beberapa faktor yang mempengaruhi jarak berjalan antara lain: *waktu, kenyamanan, penggunaan mobil, pola tata*



*guna lahan*. Sedangkan jarak yang akan ditempuh oleh pejalan kaki dapat berubah tergantung dari berbagai hal, seperti kemudahan dan kualitas fasilitas pejalan kaki ( *Richard Unterman , hal 24* ). Sedangkan jarak-jarak pada manusia dengan orang lain terdiri dari jarak intim, personal, sosial dan publik ( *Fisher, 1982 : 153* ).

1. Jarak Intim (0,5 – 0,5m), yaitu jarak untuk kontak fisik
2. Jarak Personal (0,5 – 1,3 m), jarak untuk percakapan antar 2 orang yang sudah akrab.
3. Jarak Sosial (1,3 – 1,4 m), jarak yang mempunyai hubungan formal atau pada jarak ini mungkin dapat melihat utuh tanpa banyak menggerakkan mata, seperti bisnis dan sebagainya.
4. Jarak Publik (4 – 8,3 m), yaitu jarak yang formal.

Menurut Amos Rapoport ( 1977 , pejalan kaki dengan kecepatan rendah dapat mengamati lingkungan sekitar dengan jarak antar pejalan kaki mempunyai jarak tertentu, sehingga dapat mengamati obyek secara detail serta mudah mengenal lingkungan sekitarnya. Berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain, terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan pemukiman.

Dengan demikian berjalan kaki sebenarnya merupakan alat yang berperan untuk melakukan kegiatan, terutama melakukan kegiatan di kawasan pusat perbelanjaan.

Berdasarkan jenis kegiatan yang dilakukan, pejalan kaki dapat dikelompokkan sebagai berikut :

Berjalan kaki untuk menuju tempat kerja atau dengan perjalanan fungsional.

Berjalan kaki untuk berbelanja yang tidak terikat waktu, dapat dilakukan dengan perjalanan santai dan biasanya kecepatan berjalan lebih rendah dibanding dengan kecepatan menuju tempat kerja.

Berjalan kaki untuk keperluan rekreasi dapat dilakukan sewaktu-waktu dengan berjalan santai dengan di beri beberapa fasilitas pendukung yang bersifat rekreatif seperti kegiatan berkumpul, bercakap-cakap, menikmati

pemandangan dengan diberikan elemen pendukung, seperti tempat duduk, lampu penerangan bak bunga dan sebagainya.

- **Pengalaman Berjalan**

Pengalaman berjalan merupakan kriteria dibutuhkan oleh pejalan kaki, dimana kriteria tersebut terdiri keamanan (*safety*) yaitu pejalan kaki berjalan dengan mudah serta terlindung dari gangguan kendaraan, kenikmatan (*convenience*) yaitu rute pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain, bebas dari kemacetan, kenyamanan (*comfort*) yaitu pejalan kaki mempunyai kemudahan di semua tempat, dan kemenarikan (*attractiveness*), yaitu sesuatu yang dapat dijadikan obyek penting untuk pejalan kaki. ( *Richard Unterman, 1984 : 26* ).

1. **Keamanan**

Berjalan kaki membutuhkan faktor pendukung adalah keamanan terutama terhadap gangguan lalu lintas kendaraan bermotor. Pemberian faktor keamanan dapat dilakukan dengan mengurangi kepadatan lalu lintas kendaraan bermotor. Elemen-elemen untuk keamanan bagi pejalan kaki yang perlu diperhatikan antara lain: perancangan jalan, intensitas dan kecepatan lalu lintas, kesinambungan terhadap lingkungan pejalan kaki, kondisi iklim atau cuaca, dan waktu.

2. **Kenyamanan**

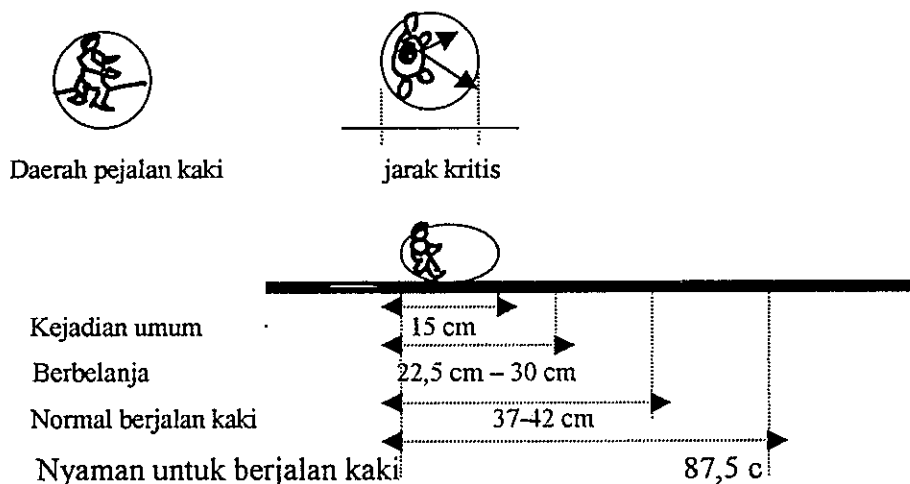
Kenyamanan orang untuk berjalan kaki dipengaruhi oleh faktor cuaca dan jenis aktivitas. Iklim yang jelek akan mengurangi keinginan orang untuk berjalan kaki. Di Indonesia dengan cuaca yang sangat panas akan mempengaruhi kenyamanan orang berjalan kaki. Jarak tempuh orang berjalan kaki di Indonesia  $\pm 400$  meter (Kompas, 4 April 1989), sedang untuk aktivitas berbelanja membawa barang, berjalan kaki diharapkan tidak lebih dari 300 meter. Untuk aktivitas berbelanja sambil rekreasi, maka faktor kenyamanan berjalan sangat berpengaruh terhadap lamanya melakukan perjalanan.

### 3. Kesenangan

Kesenangan berjalan kaki dapat dilakukan dengan menambahkan faktor perlindungan terhadap keamanan, dengan memberikan pusat perhatian. Disamping itu juga kesenangan berjalan kaki diperlukan suasana lingkungan dan keragaman aktifitas seperti “window shopping”, restaurant, keluasan pandang, peruntukan yang kompak, trotoar yang lebar.

### 4. Kecepatan Berjalan

Kecepatan berjalan kaki sangat dipengaruhi oleh kepadatan pejalan kaki, persimpangan dengan jalan/manusia, gangguan lalu lintas kendaraan dan tujuan perjalanan. Permasalahan tersebut akan berpengaruh terhadap kecepatan pejalan kaki secara moral. Obyek yang dapat ditangkap oleh kendaraan apabila dengan kecepatan 3,75 Km/jam dengan jarak 10 m, dapat menangkap 2 atau 3 obyek dalam satu detik, sedangkan dengan berjalan kaki dengan kecepatan 450 m/jam dan jarak yang sama yaitu 10 m, dapat menangkap 21 obyek. Adapun jarak pandangan berjalan kaki terhadap obyek yang ada di depannya, apabila berjalan kaki bersifat rekreasi, kapasitas tidak sesak khususnya untuk daerah perdagangan diperlukan jarak pandangan sebesar 2,7 – 3,6 m.



Gambar 2.11  
Jarak Pandangan ke depan  
(Richard Unterman, 53)

## **5. Kecelakaan Pejalan Kaki**

Kecelakaan pada pejalan kaki yang paling banyak disebabkan oleh adanya bersinggungan antara pejalan kaki dengan kendaraan bermotor. Sedangkan penyebab lain yang dapat mengundang bahaya bagi pejalan kaki adalah persilangan, kegelapan, usia pejalan kaki (tua atau muda), dan tidak adanya perhatian dari para pengendara kendaraan bermotor terhadap keselamatan pejalan kaki.

Dengan memanfaatkan kecenderungan pola perjalanan pejalan kaki, maka perlu dibuatkan titik-titik tertentu dengan penampilan yang menarik di kawasan pertokoan pinggir jalan. Titik tertentu tersebut berfungsi sebagai tempat pemberhentian sementara untuk pejalan kaki dengan cara jalan dibuat berbelok atau membuat ruang umum yang luas sehingga dapat memberikan kebebasan pejalan kaki berjalan sesuai dengan tujuan. Kenyamanan pejalan kaki juga tidak terlepas dari 3 faktor yang mendukung antar lain menyangkut *kesesakan, keselamatan, dan gangguan dari kendaraan bermotor. (Richard Unterman, 1984 : 54)*

### **2.3. Teori Perilaku Manusia**

Teori perilaku manusia digunakan sebagai landasan pengkajian terhadap tuntutan kriteria pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan. Tuntutan tersebut akan menjadi salah satu parameter yang menentukan penetapan kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi. Dengan demikian dibutuhkan teori proses dasar perilaku manusia yang meliputi interaksi manusia dengan lingkungan. Teori yang diperlukan untuk pengkajian tuntutan kriteria pengembangan pertokoan, dibutuhkan teori interaksi manusia dan lingkungan.

### 2.3.1. Interaksi Manusia dengan Lingkungan

Dalam teori *interaksionisme*, manusia ditempatkan dalam posisi berhadapan dengan lingkungan. Hubungan antara tingkah laku manusia dengan lingkungan tersebut menurut *Kurt Lewin* dapat dibuat rumusan bahwa tingkah laku (**B = Behavior**) adalah fungsi dari keadaan pribadi orang bersangkutan (**P = Person**) dan lingkungan di mana orang itu berada (**E = Environment**), sehingga rumusan  $B = f(P, E)$ . *Interaksi* manusia dapat dilakukan pertama kali melalui pengindraannya, setelah itu apa yang telah diindera kemudian diproses lebih lanjut di dalam alam kesadaran manusia (*kognisi*). Pada proses ini, akan ikut berpengaruh berbagai faktor yang terdapat dalam kognisi, seperti minat, sikap, motivasi. Selanjutnya, atas dasar penilaian apa yang telah diindera, akan muncul bentuk pola tingkah laku. Tetapi pada awalnya didalam mengindera terhadap obyek dilingkungannya dan memproses hasil penginderaan, maka akan menimbulkan makna tentang obyek pada diri manusia, yang kemudian dinamakan *persepsi*. Persepsi ini selanjutnya akan menimbulkan reaksi pada diri manusia tersebut.

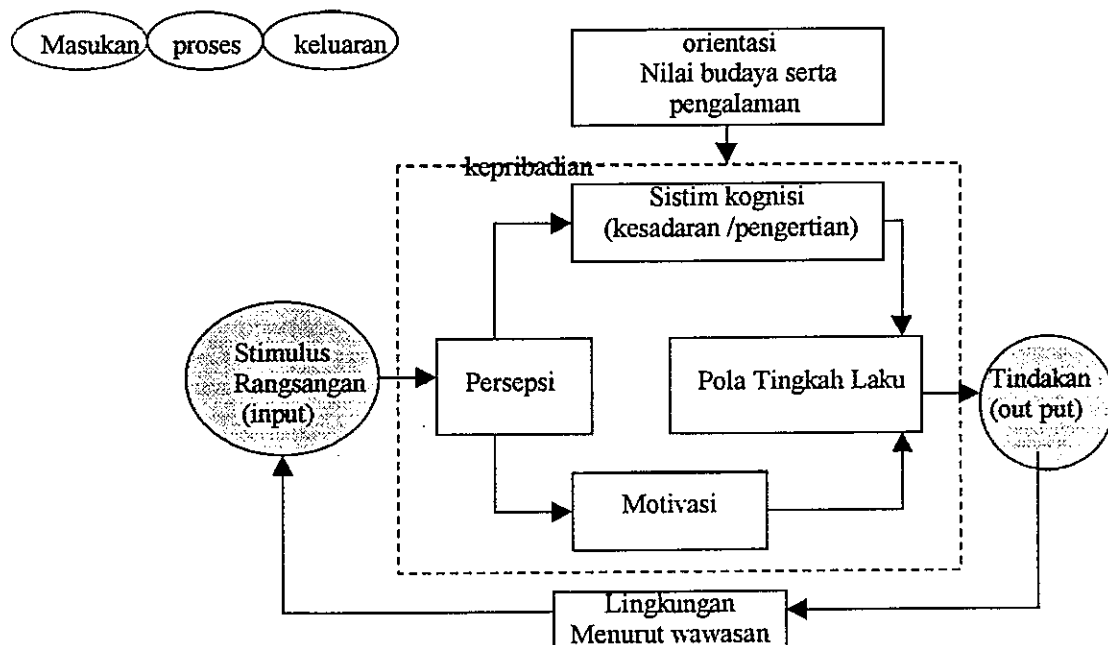


Diagram 2.2.  
Proses Psikologis Interaksi Manusia - Lingkungan  
orientasi nilai budaya berpengaruh pada kepribadian dan tindakan

Berdasarkan suatu teori yang menganggap bahwa lingkungan merupakan stimulus atau rangsang terhadap proses kejiwaan manusia yang menghasilkan pola perilaku tertentu. Namun aspek perilaku itu sendiri merupakan hasil dari interaksi antara kegiatan pemakai dengan lingkungan fisik. Permasalahan perilaku yang perlu diperhatikan antara lain masalah teritorial, privacy dan interaksi, persepsi, citra dan makna, kognisi dan orientasi. Dengan demikian perilaku manusia merupakan hasil dari sikap, tanggapan dan tindakan yang sangat ditentukan oleh persepsi dan kepribadiannya dengan keduanya dilatar belakangi oleh pengalamannya.

Unsur yang saling mempengaruhi dalam proses hubungan antara manusia dengan lingkungan terdiri lingkungan alam, lingkungan binaan, lingkungan budaya, lingkungan kognisi, dan secara diagramatis digambarkan sebagai berikut

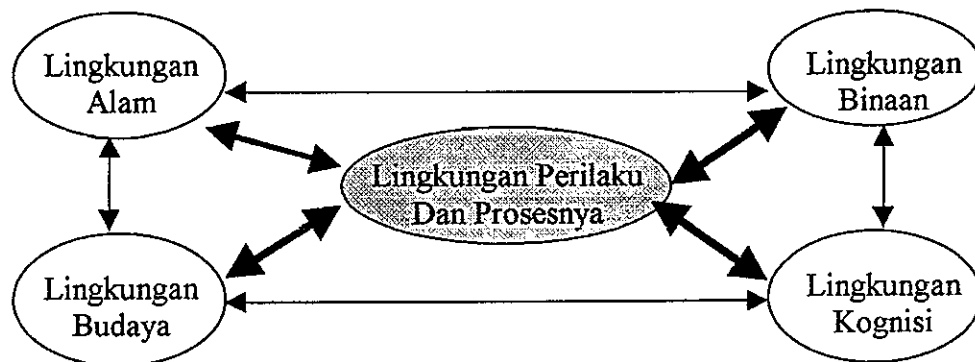


Diagram 2.3  
**Hubungan Kognisi dengan lingkungan**

Kelima unsur tersebut saling berkaitan satu sama lain serta dapat bertindak sebagai faktor penyebab ataupun dapat pula sebagai faktor akibat. Perubahan di satu sistem in akan berpengaruh pada seluruh sistem makro. Bila lingkungan fisik berubah maka pengaruhnya akan terasa dimana-mana, atau jika ada perubahan di budaya, maka akan terasa di seluruh supra sistem.

Secara singkatnya dengan berubahnya penataan ruang dan ukuran ruang akan mengakibatkan berubahnya perilaku, termasuk didalamnya ke-privacy-an dan teritorialnya seseorang. Akan tetapi hubungan manusia dengan lingkungan, sesuai dengan pendapat *Rapoport* ( 1977;28 ) dapat dilakukan melalui interaksi manusia terhadap lingkungannya dapat melalui tiga cara :

- **Cognitive** ( merasa, mengetahui, dan berpikir )
- **Affective** ( perasaan dan emosi )
- **Conative** ( aksi, mengerjakan dan berusaha )

Jika hubungan manusia dengan lingkungannya adalah identik dengan hubungan antar kognisi dengan struktur lingkungannya, maka dapat digambarkan melalui model skematis sebagai berikut :

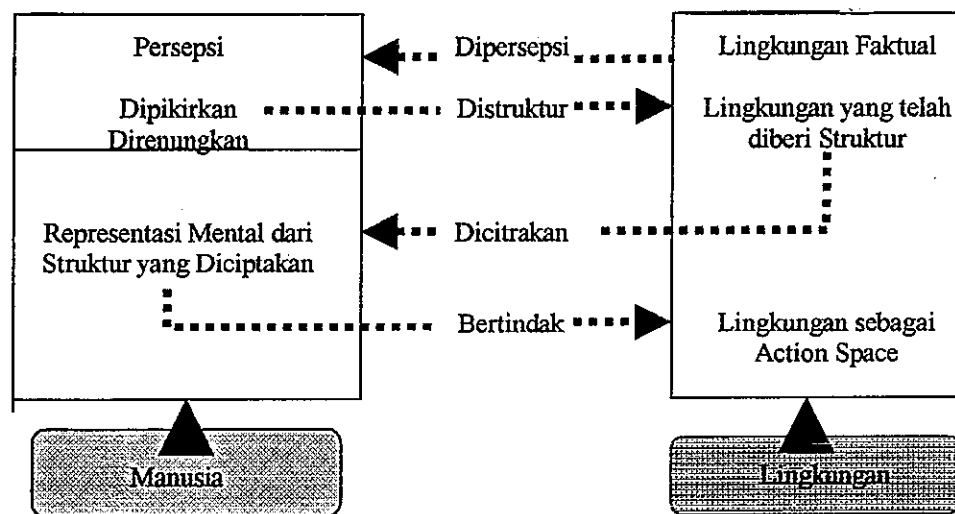


Diagram 2.4  
**Hubungan Manusia Dengan Lingkungannya.**

Hubungan model diatas bahwa privacy, territorialitas, dan crowding adalah merupakan unsur-unsur yang dapat mempengaruhi persepsi pada proses hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Persepsi sangat ditentukan oleh cara pandang yang dipengaruhi pengetahuan tentang lingkungan. Secara skematis terjadinya persepsi manusia dapat digambarkan sebagai berikut :

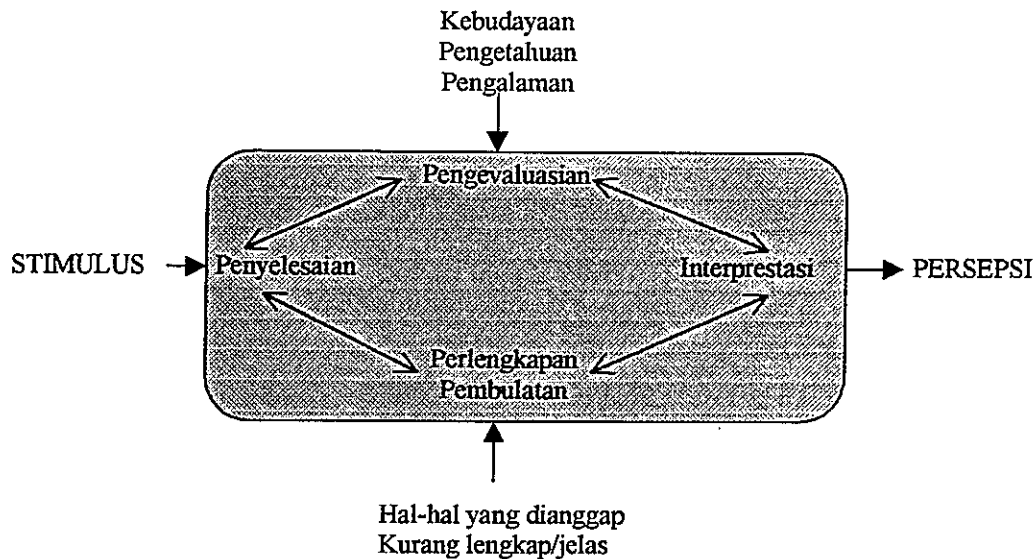


Diagram 2.5.  
Terjadinya Persepsi.

### 2.3.2. Perilaku Manusia

Perilaku manusia hasil dari interaksi terhadap lingkungan dapat berupa kegiatan-kegiatan yang bersifat sosial-ekonomi dan sosial-budaya, serta secara fisik dapat berkembang menjadi suatu lingkungan, salah satunya adalah lingkungan kota. Lingkungan kota tersebut akan saling mempengaruhi dengan perilaku manusia, dimana perilaku manusia akan berpengaruh pada lingkungan kota atau sebaliknya. Perilaku manusia tersebut dalam memandang lingkungan fisik kota akan menimbulkan kesan visual, dan persepsi terhadap ruang (*lynch, 1960, hal 9*). Akan tetapi perilaku manusia khususnya di dalam suatu lingkungan tertentu dapat dipertimbangkan kedalam 4 (empat) komponen kegiatan yang perlu dilakukan, yaitu :

1. Perilaku yang sesuai, seperti berbelanja, berjalan-jalan.
2. Kegiatan yang sedang dilakukan, seperti berbelanja di pertokoan, berjalan-jalan di jalan.
3. Penyatuan perilaku, seperti berbelanja sambil rekreasi.
4. Aspek simbolik dari perilaku, seperti berbelanja adalah sangat konsumtif

( *Rapoport 1976, hal 19* )



Akan tetapi perilaku tersebut juga dipengaruhi oleh lingkungan yang ada, bahwa di dalam kondisi lingkungan yang berbeda orang dapat berperilaku berbeda dan akan berusaha menyesuaikan perilaku sesuai dengan budayanya. (1977 :3). Disamping itu pula lingkungan fisik juga mempunyai isyarat untuk berperilaku tertentu, yang berarti konfigurasi obyek yang ada dan segala sesuatu yang dimiliki ruang dapat digunakan oleh aktivitas tertentu (Lang, 1987:81). Dengan demikian perilaku sangat dipengaruhi oleh lingkungan tertentu. Pengaruh lingkungan fisik terhadap tingkah laku manusia menurut Rapoport ( 1977; 2 ) terdiri dari 3 (tiga) faktor yaitu :

- ♦ Lingkungan fisik menentukan tingkah laku manusia ( *environmental determinism*)
- ♦ Lingkungan fisik memberikan kesempatan hambatan-hambatan tingkah laku. ( *Possibilism* )
- ♦ Lingkungan fisik memberikan pilihan-pilihan berbeda bagi tingkah laku manusia. ( *probabilism*).

Dengan demikian lingkungan fisik yang dibutuhkan tergantung dari bagaimana pola kegiatan manusia yang dibutuhkan di suatu tempat dengan berbagai perubahan yang sering terjadi pada diri manusia. Dalam hal ini manusia seringkali membuat perubahan pada dirinya atau pada lingkungannya sesuai dengan persepsi dan motivasinya serta sosial budaya.

#### **2.4. Teori Konservasi di Obyek Pertokoan Pinggir jalan.**

Pada awalnya, kegiatan konservasi adalah suatu pekerjaan merawat dan memperbaiki bangunan yang dilakukan secara rutin. Namun kemudian, ketika disinyalir jumlah warisan arsitektur yang hilang semakin besar, maka mulai diusahakan pelestarian bangunan tua bersejarah secara sungguh-sungguh.

Konservasi merupakan istilah yang menjadi payung dari semua kegiatan pelestarian, sedangkan pelestarian sejarah menyangkut bangunan-bangunan yang penting arti sejarahnya (Catanese, 1979, hal 402).

Dalam perencanaan suatu lingkungan kota, satuan konservasi dapat berupa sub bagian wilayah kota, bahkan keseluruhan kota sebagai suatu sistim kehidupan, jika memiliki ciri-ciri atau nilai khas. Suatu peran konservasi bagi suatu kota bukan secara fisik saja, akan tetapi mencakup suatu upaya pencegahan perubahan sosial, sehingga sasaran konservasi perlu dirumuskan secara tepat mencakup (*Budihardjo, 1989,12*) :

1. Mengembalikan wajah dari obyek pelestarian.
2. Memanfaatkan obyek pelestarian untuk menunjang kehidupan masa kini.
3. Mengarahkan perkembangan masa kini yang diselaraskan dengan perencanaan masa lalu tercermin dalam obyek pelestarian.
4. Menampilkan sejarah pertumbuhan lingkungan kota dalam wujud fisik tiga dimensi.

Konservasi sebenarnya upaya preservasi, namun tetap memperhatikan dan memanfaatkan suatu tempat untuk menampung dan memberi wadah bagi kegiatan yang sama sekali baru, sehingga dapat membiayai sendiri kelangsungan eksistensinya. (*Danisworo,1991,57*)

Arah konservasi suatu kawasan atau bangunan dengan motivasi antara lain :

1. Berkaitan dengan motivasi mempertahankan budaya atau warisan historis kota.
2. Motivasi untuk menjamin terwujudnya variasi bangunan perkotaan sebagai tuntutan aspek estetis dan variasi kebudayaan masyarakat setempat.
3. Motivasi ekonomi, yang menganggap bangunan-bangunan yang akan dilestarikan dapat meningkatkan nilainya, sehingga memiliki nilai komersial yang digunakan sebagai modal suatu lingkungan kota.
4. Motivasi simbolis merupakan manifestasi fisik dari identitas suatu kelompok tertentu yang pernah menjadi bagian dari sejarah pertumbuhan kota.

Adapun cakupan konservasi terdiri dari berbagai macam obyek pelestarian yang tidak terbatas pada bangunan-bangunan saja, tetapi juga termasuk kawasan-kawasan alamiah, dengan pembagian sebagai berikut (*Wayne O Attoe*) :

**Kawasan Alamiah**, meliputi vegetasi yang mempengaruhi kualitas udara, sungai-sungai, dan danau yang merupakan sumber makanan dan lokasi rekreasi serta daerah aliran sungai yang menahan erosi.

**Kota dan Desa**, merupakan salah satu jenis pelestarian sejarah yang paling mengagumkan.

**Garis Cakrawala**, yaitu menyangkut pembatasan ketinggian bangunan, seperti di Washington DC, dan beberapa kota di Amerika Serikat.

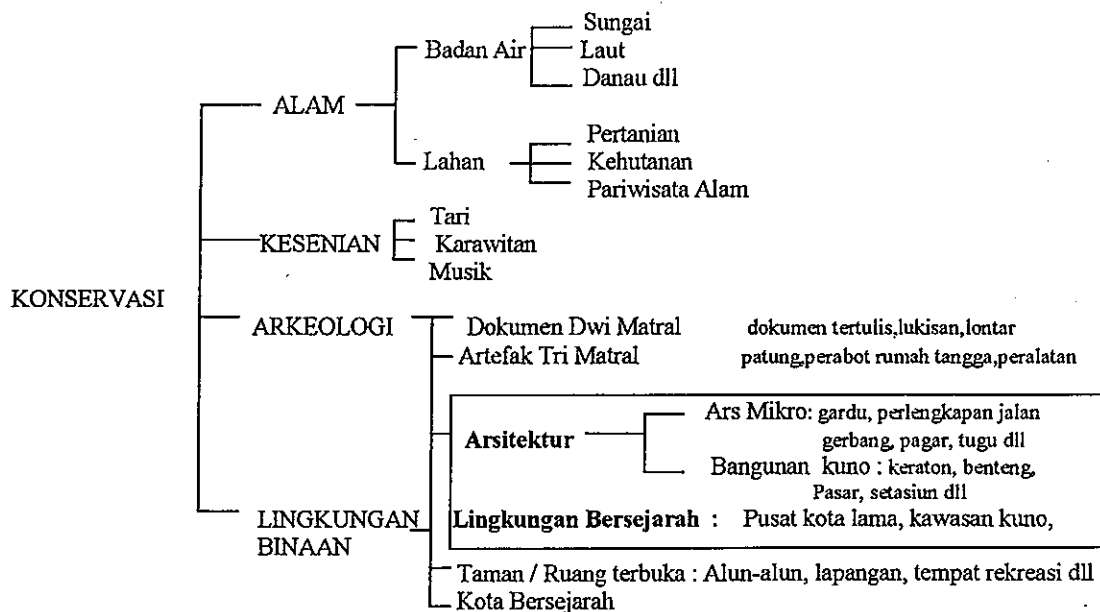
**Distrik**, adalah pelestarian lingkungan sebagai satu kesatuan periode, dimana pertumbuhan dan perubahan telah berlangsung terus menerus, sebagai contoh pola kehidupan dan bangunan masa lalu yaitu di Beacon Hill di kota Boston, Victorian di kota San Fransisco.

**Lingkungan Perumahan**, adalah kegiatan pelestarian tidak berbeda dengan pelestarian distrik. Distrik hanya berkaitan dengan bangunan fisik kota, sedangkan lingkungan perumahan juga menyangkut cara hidup. Tujuan pelestarian lingkungan perumahan adalah untuk melindungi pola cara hidup dan profil sosial ekonomi tertentu dalam satu kawasan.

**Wajah Jalan**, adalah kegiatan pelestarian muka bangunan, jalan dan trotoarnya, sebagai contoh pelestarian muka pertokoan jaman Victorian yang ditemukan di Amerika Serikat.

**Bangunan**, adalah kegiatan pelestarian monumen dan bangunan yang tidak dibatasi pada bentuk arsitektur saja.

Tetapi cakupan konservasi menurut Eko Budihardjo (1989) terdiri alam, kesenian, arkeologi, dan lingkungan binaan dengan jabaran dari masing-masing bagian adalah sebagai berikut :



SUMBER : Eko Budihardjo, 1989:10

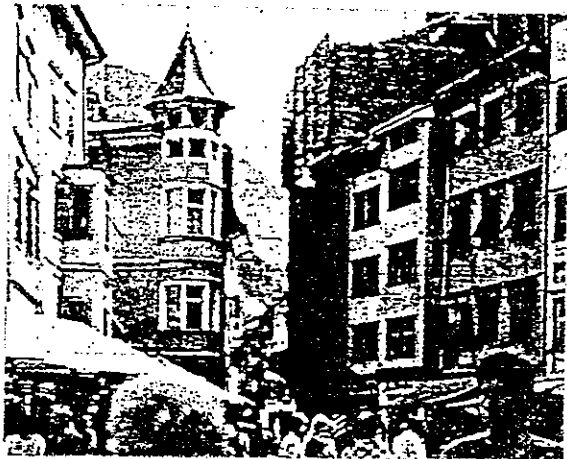
Diagram 2.6  
Cakupan Konservasi

Akan tetapi upaya pelestarian bangunan tidak mungkin secara keseluruhan, tetapi hanya sebagian dari bagian bangunan, seperti pelestarian muka bangunan komersial pada abad ke sembilan belas. Meskipun dampak visualnya tidak sebesar bangunan tetapi obyek dapat memainkan peranan penting dalam membentuk karakter pada tempat-tempat dalam kota.

Konservasi pada pertokoan pinggir jalan dan bangunan bernilai salah satunya dilakukan dengan motivasi ekonomi disamping aspek lainnya. Hal tersebut dikarenakan perkembangan kebiasaan berbelanja telah berubah dengan cepat, dari perkembangan pasar-pasar dan toko-toko di pusat kota. Perkembangan pusat perbelanjaan tersebut dengan maksud untuk menarik pengunjung dan kenyamanan layanan, tetapi disisi lain berdampak kepada peningkatan penggunaan kendaraan sebagai saran pencapaian. Akibatnya disana-sini timbul kantung-kantung parkir didepan bangunan pertokoan. Kecenderungan perkembangan ini karena diakibatkan oleh perkembangan pusat perbelanjaan modern, sehingga untuk menetralkan dan memperbaiki keseimbangan kehidupan

pertokoan pinggir jalan dapat dilakukan salah satunya dengan pembuatan kawasan pejalan kaki. (Cresswell 1979; 84).

Pengembangan kawasan pejalan kaki banyak dikembangkan seperti di Jerman Barat, yaitu kehidupan sebanyak 350 jalan di pusat kota diperuntukkan kegiatan berbelanja, rekreasi, restoran dengan bebas dari kehidupan lalu lintas kendaraan dengan pencapaian sepanjang pertokoan pinggir jalan dilakukan oleh pejalan kaki. Kehidupan pertokoan pinggir jalan tersebut juga banyak terdapat di 600 kota di Eropa.



Gambar 2.12

Kehidupan sebanyak 600 kota-kota Eropa, dibuat  
Dengan memperhatikan kenyamanan pejalan kaki.  
*Sumber Cresswell*



Gambar 2.13

Kehidupan pertokoan pinggir jalan di  
Jerman Barat telah berhasil dengan me-  
ngembangkan sistim pejalan kaki,  
sehingga kegiatan perbelanjaan modern  
dapat menghargai terhadap pertokoan  
pinggir jalan.  
*Sumber Cresswell*

Konservasi bangunan yang mempunyai karakter dan keunikan raut muka bangunan, dapat diuraikan yang paling baik melalui rancangan pedestrian. Penggunaan fungsi baru pada bangunan kuno yang dilengkapi dengan penataan lampu akan memperkuat karakter suatu tempat di pusat kota, terutama pada wajah jalan. Dengan demikian kajian konservasi di obyek-obyek pertokoan pinggir jalan meliputi ritme tampak, sirkulasi pedestrian, arkade dan koridor.

- Ritme tampak

Karakteristik arsitektur di pusat kota dapat dilestarikan salah satunya melalui perencanaan pusat perbelanjaan eceran berdasarkan hubungannya dengan kejadian masa lampau, dengan menampilkan atraksi kegiatan perbelanjaan tradisional di pusat kota. Arsitektur pusat kota lama dengan bangunan kuno yang bernilai, dilakukan melalui pendekatan dari motif sejarah. Hal ini yang paling menarik ditinjau dari sisi kerapatan bangunan dan potongan penampilan secara vertikal. Salah satu elemennya adalah melalui revitalisasi deretan kolom penopang pada akhir balkoni, yang secara langsung dapat memberikan kesan karakter arsitektur secara keseluruhan di pusat kota. Prinsip pelestarian ini seperti pada bangunan di *Grand Avenue* dengan upaya pelestariannya dengan potongan vertikal dari bentuk kerapatan bangunan. ( *Wayne Attoe dan Donn Logan, 1989; 65* ) Elemen kerapatan bangunan tersebut membentuk fasade bangunan di pinggir jalan salah satunya dengan mengusahakan untuk mempertahankan sejarah bangunan masa lampau, karena seringkali ditinggalkan sehingga berakibat hilangnya kualitas bangunan.



Gambar 2.14  
**Fasade yang bernilai dapat dipakai  
 dan layak untuk bangunan baru.**  
*Sumber Wayne Attoe*

Pemakaian elemen untuk ritme tampak bangunan tersebut dapat memakai kriteria dari pedoman perancangan bangunan rumah yang berderet di Queen Anne House diantaranya adalah : ( *Richard Hedman dan Andrew Jaszewski, 1984 ; 15* )

- Latar belakang bangunan, yaitu dengan memperlihatkan susunan masing-masing penutup atap yang dapat menjadi satu kesatuan berkenaan memperlihatkan tinggi

rendah atap dan skala. Hal ini mempunyai kesan terdapat perbedaan keseluruhan penutup atap.



Gambar 2.15

**Latar belakang transparan pada tampak bangunan  
Dengan memperlihatkan tinggi rendah atap bangunan.**  
*Sumber Richard Hedman dan Andrew Jaszewski*

- Jarak ruang tiap bangunan, yaitu jarak dan ritme atap bangunan terbentuk oleh jarak dan raut muka bangunan. Penampilan fasade sebagai raut muka bangunan tergantung dari pola bayangan vertikal bangunan yang dibentuk oleh masing-masing permukaan bangunan dan bentuk atap dari keseluruhan atap bangunan.



Gambar 2.16

**Penampilan ritme tampak yang terbentuk oleh susunan permukaan  
bangunan dan atap keseluruhan bangunan.**  
*Sumber Richard Hedman dan Andrew Jaszewski*

- Proporsi dari jendela, warna, dan pintu masuk, yaitu berhubungan dengan proporsi dari perbedaan masing-masing jendela.



Gambar 2.17  
**Perbedaan susnan vertikal bangunan  
 yang diikat oleh nuansa korisontal.**  
*Sumber Richard Hedman dan Andrew Jaszewski*

Disamping itu pendekatan ritme tampak bangunan untuk ruang dalam bangunan dapat dilakukan melalui mengidentifikasi dari lebar masing-masing bangunan. ( *Richard Hedman dan Andrew Jaszewski 1984;18*)

- **Sirkulasi Pedestrian.**

*Milwaukee's Wisconsin Avenue* adalah sebuah typical bangunan pusat pertokoan pinggir jalan dengan bentuk linier dengan menekankan untuk perdagangan eceran, dengan pencapaian antar pertokoan dilakukan mayoritas menggunakan berjalan kaki. Upaya pelestarian bangunan tersebut dengan menggunakan strategi revitalisasi. Dalam pelaksanaannya membuka ruang pertokoan dibawah untuk kegiatan berjalan dan kegiatan tradisional yang telah menjadi karakteristik. ( *Wayne Attoe dan Donn Logan, 1989 ; 61*) Pergerakan berjalan dari suatu tempat ke tempat lain diperlukan tentang jarak dan variasi pandangan, meliputi aktifitas pendukung disekitarnya. Disamping itu juga masalah waktu juga dipentingkan untuk kenyamanan pejalan kaki. Kesenambungan pergerakan dapat memberikan hubungan kejadian keunikan pada masa lampau, sekarang dan yang akan datang. Hal ini sangat penting diperhatikan , seperti bangunan baru di pusat kota dengan menghubungkan struktur pada masa lampau dengan memakai material untuk elemen proporsi, motif arsitektur texture dan warna. Bentuk bangunan tersebut seperti bangunan Mall Ottawa, Ontario, di Canada. ( *HM. Rubenstein, 1992 ;54*)





Gambar 2.18

Pedestrian mall di Ottawa, Ontario di Canada,  
dengan mayoritas bangunan dengan kanopi, dan  
dilengkapi tata lampu dan pintu masuk yang berlainan  
*Sumber HM Rubenstein.*

- **Arkade.**

Arkade merupakan salah satu elemen elemen dalam rancang kota. Barisan kolom atau disebut arkade, merupakan suatu kebutuhan untuk dikembangkan, dengan tujuan untuk menguatkan karakter kota. Bangunan pertokoan dengan kanopinya digunakan untuk perlindungan terhadap sinar matahari juga sebagai penghubung antar pertokoan. Barisan kolom berjajar sepanjang pertokoan dengan maksud untuk menggabungkan pengguna ruang dengan bangunan sekitarnya di pusat kota.

Perlengkapan jalan dengan berbagai kehidupan pemakai jalan tumbuh dari berbagai kepentingan seperti berbelanja, pergerakan dari transportasi umum, pergerakan dari tempat hunian ke tempat kerja, dengan kehidupan sepanjang terlalu statis. Berkenaan hal tersebut maka jalan dirancang dengan memberikan kenyamanan lingkungan seperti penerangan lampu yang baik, tempat duduk, penghijauan, yang semuanya bertujuan untuk koordinasi perancangan kegiatan kota. (*Wayne Attie dan Donn Logan, 1989 ; 157-159*)

- **Koridor**

Koridor terbentuk dari arkade yang berkesinambungan antar satu dengan lainnya sehingga membentuk ruang menerus. Disamping itu juga mempunyai peran mengalirkan pergerakan pemakai arkade ke beberapa kelompok sosial. Ruang koridor bisa dinamakan jalan, ruang terbuka dan bangunan. (*Johann Friedrich Geist, 1985; 3*)

Penekanan utama pemakaian koridor untuk mengkoordinasi antar pertokoan eceran, dengan karakteristik yang terbentuk dari abad sembilan belas, mempunyai 7 (tujuh) karakteristik arkade :

- Sebagai pencapaian menuju ke interior dalam satu blok bangunan.
- Sebagai tempat umum ditanah milik pribadi.
- Sebagai keseimbangan wajah jalan.
- Sebagai sistem pencapaian.
- Sebagai garis langit pada ruang .
- Sebagai bentuk untuk mengkoordinasi pedagang eceran.
- Sebagai ruang transit.

Akhirnya koridor terdiri kesinambungan banyak arcade tersebut sekarang ini mempunyai peran penting untuk dipergunakan tempat etalase dan kegiatan sosial.

#### **2.4.1. Batasan dan Terminologi**

Dalam suatu usaha melakukan pendekatan pelestarian saat ini banyak istilah yang tumpang tindih antara presevasi, konservasi, restorasi, rehabilitasi dan renovasi, rekonstruksi, dan adaptasi, untuk ini dicoba untuk merangkum dari beberapa ahli dari tulisan Danisworo, Attoe, dan Catanese dan Snyder serta dari Burra Charter.

- **Preservasi**, adalah upaya melindungi bangunan,monumen, dan lingkungan dari kerusakan serta mencegah dari proses kerusakan. Dalam Piagam Burra, disebutkan, bahwa preservasi adalah pemeliharaan suatu tempat tetap sesuai aslinya serta mencegah kerusakan.

- **Konservasi** dalam piagam Burra adalah suatu kegiatan pemeliharaan suatu tempat guna mempertahankan nilai kulturalnya. Konservasi menyangkut pemeliharaan sesuai situasi dan kondisi setempat dan dapat berupa restorasi, renovasi, rekonstruksi, dan adaptasi.
- **Restorasi** adalah upaya mengembalikan kondisi fisik bangunan seperti semula dengan membuang elemen tambahan serta memasang kembali elemen orisinalnya yang telah hilang tanpa menggunakan bahan baru.
- **Rehabilitasi dan renovasi** adalah strategi-strategi yang dipergunakan untuk membuat bangunan-bangunan tua menjadi dapat dipergunakan lagi.
- **Rekonstruksi**, yaitu upaya mengembalikan atau membangun kembali penampilan orisinal suatu kawasan atau bangunan sesuai sejarah yang diketahui.
- **Adaptasi**, yaitu segala upaya dalam mengubah suatu tempat agar dapat digunakan untuk fungsi baru yang sesuai (*Piagam Burra, artikel 1.9*).

#### 2.4.2. Kriteria dan Dasar Pertimbangan.

Dalam penjabaran konsep tersebut diatas perlu dilakukan penetapan tolok ukur dari motivasi konservasi. Kriteria Konservasi yang digunakan untuk menentukan obyek konservasi yang perlu dilestarikan, seperti dirinci *J Catanese (1979, hal 416)*, adalah sebagai berikut :

- **Estetika**  
Estetika berkaitan dengan nilai arsitektur, meliputi bentuk, gaya, struktur, tata kota, mewakili prestasi khusus atau gaya sejarah tertentu.
- **Kejamakan**  
Obyek yang akan dilestarikan mewakili kelas dan jenis khusus. Tolok ukur kejamakan ditentukan oleh bentuk suatu ragam atau jenis khusus yang spesifik.

- **Kelangkaan**

Kelangkaan suatu jenis karya yang merupakan sisa warisan peninggalan terakhir dari gaya tertentu yang mewakili zamannya dan tidak dimiliki daerah lain.

- **Keluarbiasa**

Suatu obyek konservasi yang memiliki bentuk menonjol, tinggi, dan besar. Keistimewaan memberi tanda atau ciri kawasan tertentu.

- **Peranan Sejarah**

Lingkungan kota atau bangunan yang memiliki nilai sejarah, suatu peristiwa yang mencatat peran ikatan simbolis suatu rangkaian sejarah, dan babak perkembangan suatu kota.

- **Memperkuat Kawasan**

Kehadiran suatu obyek atau karya akan mempengaruhi kawasan-kawasan sekitarnya dan bermakna untuk meningkatkan mutu dan citra lingkungannya.

Sedangkan didalam mempertimbangkan obyek yang akan dikonservasikan dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. **Nilai (*value*) dari obyek**, mencakup nilai estetik yang didasarkan kepada kualitas bentuk maupun detailnya. suatu obyek yang unik dan karya yang mewakili gaya zaman tertentu, dapat digunakan sebagai contoh suatu obyek konservasi.
2. **Fungsi (*linkage function*) obyek dalam lingkungan kota**, berkaitan dengan kualitas lingkungan kota secara menyeluruh. Obyek merupakan bagian kawasan bersejarah dan sangat berharga bagi kota. Obyek juga merupakan landmark yang memperkuat karakter kota yang memiliki keterikatan emosional dengan warga setempat.
3. **Fungsi Lingkungan dan Budaya (*social and cultural function*)**, berkaitan dengan penetapan kriteria konservasi yang tidak terlepas dari keunikan pola hidup suatu lingkungan sosial tertentu yang memiliki tradisi kuat. Suatu obyek akan berkaitan erat dengan fase perkembangan wujud budaya tersebut.

Pertimbangan obyek yang akan dikonservasikan sesuai dengan katagori diatas diperlukan pada obyek yang mempunyai penampilan makna dari sisi sejarah, budaya, tradisi, keindahan, sosial ekonomi, fungsional, iklim maupun fisik. Semua itu sangat dipentingkan untuk pelestarian sehingga akan nampak maknanya pada masa lalu, kepentingan saat ini, serta kelangsungan pada masa yang akan datang (*Danisworo, 1991*).

## **BAB III**

### **METODOLOGI PENELITIAN**

Didalam penyusunan penelitian diperlukan langkah pokok kegiatan, yang terdiri langkah proses penelitian, penentuan variabel penelitian, sampel penelitian, populasi penelitian , sampai dengan cara penelitian. Adapun proses langkah penelitian adalah sebagai berikut :

#### **3.1. Langkah-langkah Pokok Penelitian**

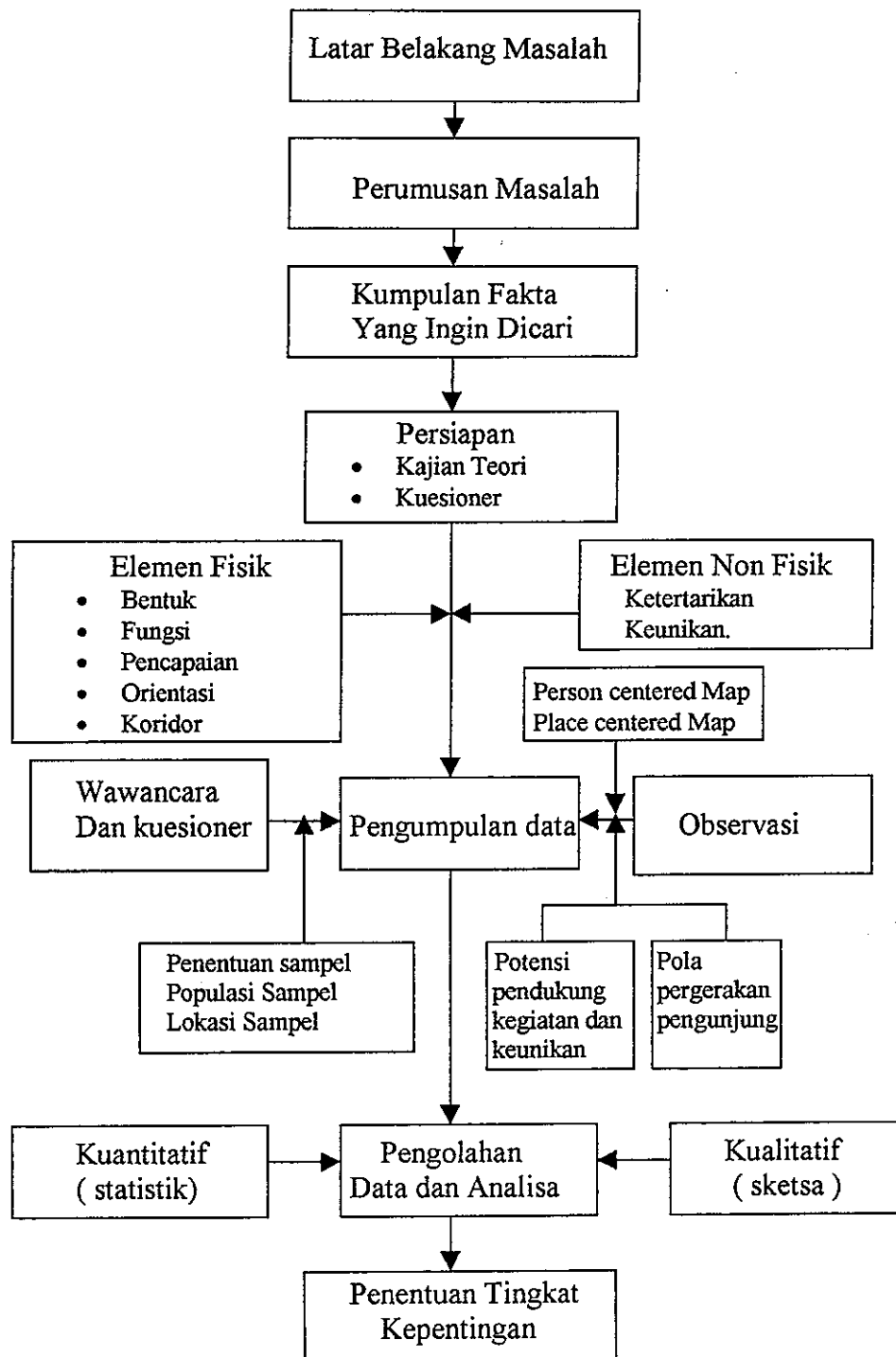
Penelitian ini dilakukan dengan memfokuskan kepada aspek mempertemukan dua jenis tuntutan yaitu tuntutan pengembangan dan tuntutan pelestarian. Setelah mendapatkan teori tentang dasar-dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi dan bentuk kuesioner telah disesuaikan dengan variabel yang diteliti, kemudian dilanjutkan dengan penelitian di lapangan. Dalam kegiatan penelitian, diperlukan kajian pustaka yang berkaitan dengan kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi, meliputi :

1. Hasil-hasil penelitian yang ada (relevan)
2. Teori-teori yang berkaitan dengan kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan, konservasi dan pejalan kaki, digunakan untuk mengetahui kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir secara umum.
3. Teori tentang persepsi dan perilaku manusia, digunakan untuk mengetahui motivasi dan keinginan manusia.
4. Metode dari Gutman, berhubungan dengan pendekatan aspek desain manusia dengan menekankan pada kualitas rancangan suatu tempat dan aktifitas, yang menggambarkan tanggapan manusia terhadap sifat-sifat rancangan suatu tempat. (*Hamid Shirvani, 1985 ; 64*)

5. Metode dari *B Sommer* tentang *person centered map* dan *place centered map*, digunakan untuk mengetahui pergerakan pejalan kaki dan aktivitas pada periode tertentu dengan melihat satu tempat untuk aktivitas. Kedua pendekatan tersebut dapat mengetahui kebiasaan pejalan kaki dalam memilih route apabila berada di lingkungan tertentu.
6. Metode Korelasi *Rank Spearman* untuk menganalisa hubungan variabel yang terkait.
7. Teori tentang pelestarian bangunan kuno, digunakan untuk strategi penerapan kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum di kawasan konservasi.

Adapun langkah pokok penelitian yang akan dilakukan diawali dari perumusan masalah sampai dengan memperoleh penentuan tingkat kepentingan untuk kriteria karakteristik pengembangan fisik pertokoan pinggir jalan, dapat dibuat seperti dalam diagram 3.1.

**Diagram 3.1**  
**KERANGKA METODOLOGI PENELITIAN**





Sedangkan pengumpulan data lapangan yang diperlukan untuk mendukung penelitian ini meliputi :

1. **Observasi** mengamati dan kecenderungan fenomena yang terjadi tentang pola sirkulasi pejalan kaki yang ada di pertokoan pinggir jalan di kawasan Malioboro, khususnya di tempat tertentu.

Pengamatan dan pengumpulan data dengan cara mengamati dan mengikuti jalur-jalur yang dipilih responden. Proses pengamatan dimulai dari ujung Utara ( dekat hotel Garuda ) sebagai titik awal pergerakan mereka.

2. **Data primer** diambil dari wawancara dan kuesioner yang menyangkut 4 (empat ) responden yang terdiri pengunjung khususnya pejalan kaki, pedagang, pemilik toko dan penduduk sebagai penghuni kota dan pemakai pertokoan di jalan Malioboro.

- Wawancara dengan pengunjung dilakukan untuk mendapatkan keinginan pengguna pertokoan dengan cara memberikan kuesioner serta gambar sketsa. Selain data tersebut juga dilakukan pengamatan pola sirkulasi pengunjung terhadap struktur ruang dan potensi pendukung aktivitas seperti terhadap keberadaan pertokoan pinggir jalan dan potensi lingkungan sekitar terdiri pasar Beringharjo, Pedagang Kaki Lima, pertokoan berderet, dan Benteng.

Data pengamatan pengunjung diperlukan untuk mengetahui kecenderungan pergerakan pejalan kaki baik menuju lokasi maupun meninggalkan lokasi. Melalui data tersebut dapat diketahui motivasi dan persepsi pejalan kaki terhadap keberadaan pertokoan pinggir jalan.

- Wawancara dan pemberian kuesioner kepada PKL, untuk mendapatkan persepsi dan keinginan dari pengguna selasar sepanjang pertokoan.
- Wawancara dan pemberian kuesioner kepada pemilik toko, untuk mendapatkan data keinginan pemilik toko, tentang perkembangan pertokoan dengan bentuk mal dan bercampurnya kegiatan pertokoan dekat dengan kegiatan pedagang kaki lima.

- Wawancara dan pemberian kuesioner kepada penduduk Kotamadya Dati II Yogyakarta, untuk mendapatkan data motivasi dan persepsi sebagai pengguna fasilitas pusat perdagangan di pusat kota.
- Wawancara dan pemberian kuesioner kepada para expert dilakukan untuk menjangir data tentang kriteria yang dibutuhkan untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi. Setelah data terkumpul kemudian dibuat kelompok yang paling banyak diilih oleh responden.

Setelah mendapat data baik melalui observasi maupun data primer, dari PKL, pejalan kaki, pemilik toko dan penduduk, kemudian dilanjutkan pengolahan data dengan analisis kesamaan isi (*content analysis*) dengan perhitungan statistik tabulasi silang (*crosstab*). Hasil akhir yang diperoleh dari analisis kesamaan isi adalah berupa katagori dari tingkat kepentingan antar variabel. Kemudian untuk pengujian keterkaitan antar variabel tersebut dapat dilakukan dengan memakai *koefisien rank Spearman*.

### 3.2. Variabel Penelitian

Penekanan obyek yang akan dikaji didalam penelitian menyangkut interaksi manusia dengan lingkungannya maka pokok bahasannya meliputi aspek kualitas lingkungan dan aspek aktifitas manusia. Kedua aspek yang akan dikaji tersebut dapat digolongkan menjadi variabel fisik dan variabel aktifitas, dengan masing-masing variabel mempunyai batasan pengertian adalah sebagai berikut :

#### VARIABEL FISIK

#### KETERANGAN

##### Bentuk

- linier terdiri dari pertokoan berderet sejajar di sepanjang satu sisi atau dua sisi.
- Ruang antara jalan dan bangunan dipergunakan untuk parkir.
- Tampak depan terdiri dari susunan blok bangunan yang dihubungkan dengan pedestrian yang tertutup atap dengan bentuk arkade.
- Elemen pendukung bentuk bangunan terdiri dari

selasar pertokoan yang tertutup atap dengan bentuk arkade, sehingga jarak antar pertokoan tidak terlalu jauh.

### **Fungsi**

- Ruang dalam berupa koridor untuk kegiatan perdagangan dengan memamerkan produk-produk jenis dagangan yang bersifat rekreatif.
- Ruang luar untuk kegiatan pejalan kaki dari satu tempat ke tempat lain dan rekreasi. Ruang dalam tempat untuk jualan jenis dagangan disamping itu juga untuk rekreasi.
- Kompleksitas menyangkut suatu tempat untuk beraneka ragam aktivitas.
- Keunikan menyangkut ruang kegiatan tidak ada di tempat lain.

### **Lokasi**

- kemudahan pencapaian, dari sisi jalur transportasi maupun pejalan kaki.
- Kemudahan pencapaian dari tempat parkir menuju pertokoan.

### **Pencapaian**

- Jarak antara pertokoan dan pusat kegiatan tidak jauh dan nyaman

### **Orientasi**

- Pelayanan skala lokal, regional.
- Kegiatan ekonomi untuk semua golongan masyarakat.
- Barang-barang produksi yang dipamerkan menarik dan terdiri dari berbagai jenis barang yang dibutuhkan pengunjung.

## **VARABEL AKTIFITAS**

## **KETERANGAN**

### **Tujuan**

kegiatan yang ingin dicapai

- berbelanja
- berekrasi

### **Motivasi**

Dorongan untuk mencapai sesuatu.

- Ketertarikan
- keunikan

Berdasarkan penentuan variabel diatas, kemudian faktor yang terdapat kedua variabel tersebut dimasukkan ke dalam substansi daftar pertanyaan agar mendapatkan data yang lebih akurat.

Setelah data didapat dari jawaban berbagai responden melalui kuesioner yang diberikan, selanjutnya data diolah dan dikelompokkan berdasarkan variabel masing-masing.

### 3.3. Penentuan Sampel Penelitian

Penetapan sampel penelitian diambil dengan cara proposional, digunakan teknik penetapan sampling dengan cara *Probability Sampling* dengan sistem *Purposive Stratified Random Sampling*, yaitu penentuan sampel tidak tergantung pada besarnya populasi, tetapi pada peubah yang akan dianalisis. Dalam hal ini, populasi dibagi beberapa stratum dengan peubah tertentu. Anggota populasi dari setiap stratum dipilih secara acak dengan penentuan sampel dipakai proporsional berimbang. (Hermawan Wasito, 1992 ; 57)

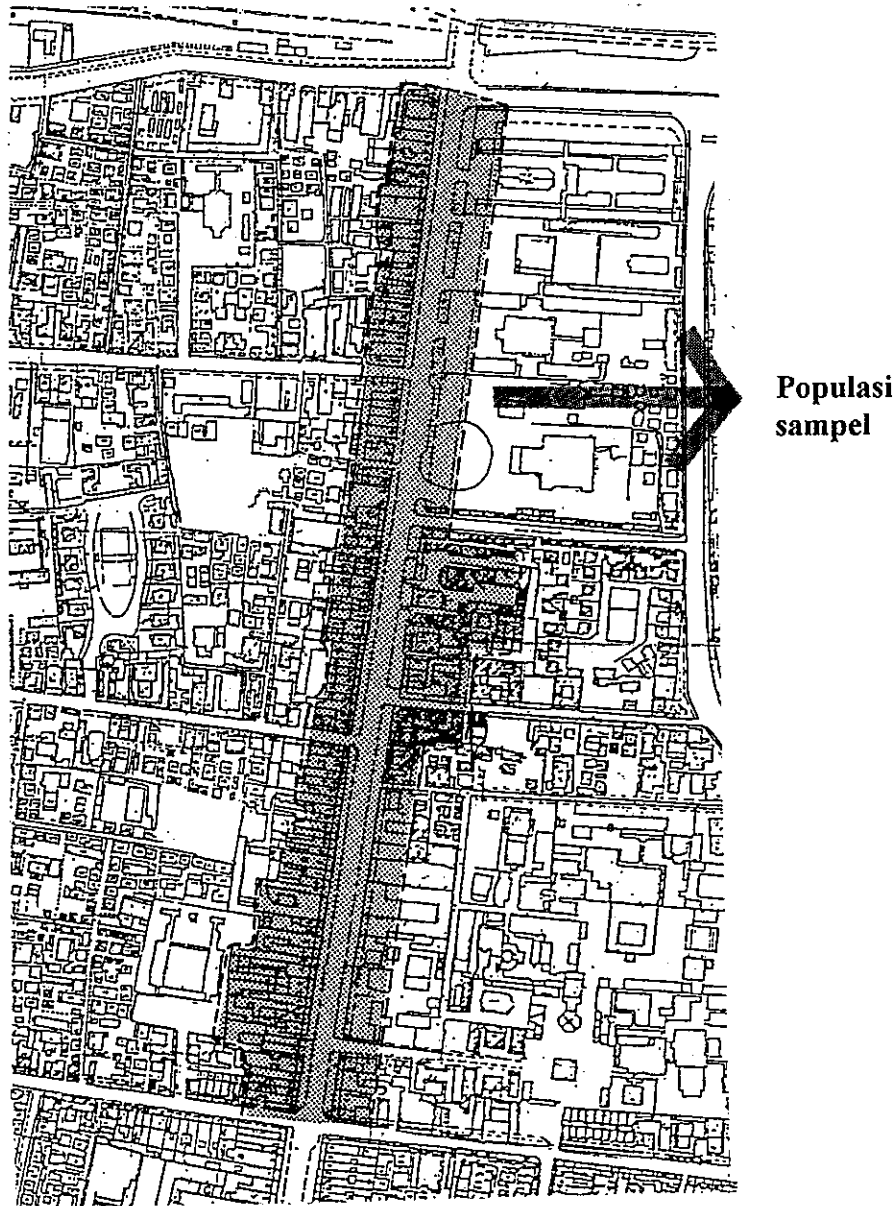
Jumlah sampel penelitian yang akan diambil dari pedagang kaki lima, pengunjung, dan pemilik toko dengan proporsi sebesar 20 % dari jumlah keseluruhan masing-masing responden. Pengambilan dengan cara proporsi tersebut dengan maksud agar dapat mewakili keseluruhan populasi sampel. Dengan demikian jumlah sampel dari berbagai responden tersebut adalah sebagai berikut :

- Jumlah sampel untuk pedagang kaki lima sebanyak 61 responden dari keseluruhan populasi ( 305 orang ).
- Jumlah sampel untuk pemilik toko sebanyak 20 responden dari keseluruhan populasi ( 109 orang ).
- Jumlah sampel untuk pengunjung sebanyak 60 responden dari keseluruhan populasi ( 300 orang ).

Kemudian untuk sampel penduduk diambil dengan tabel perhitungan (Nan Lin), diperoleh jumlah responden 300 orang.

### 3.3.1. Populasi Sampel

Populasi penelitian terdiri pedagang kaki lima, pejalan kaki, dan pemilik toko mengambil disepanjang pertokoan di jalan Malioboro, karena lokasi tersebut mempunyai kekhasan dan paling ramai pejalan kaki dan pedagang kaki lima. Disamping itu lokasi tersebut merupakan awal tempat perkembangan pertokoan khususnya di kawasan jalan Malioboro.



Peta 3.1.  
Lokasi Populasi sampel

### 3.3.2. Lokasi Sampel

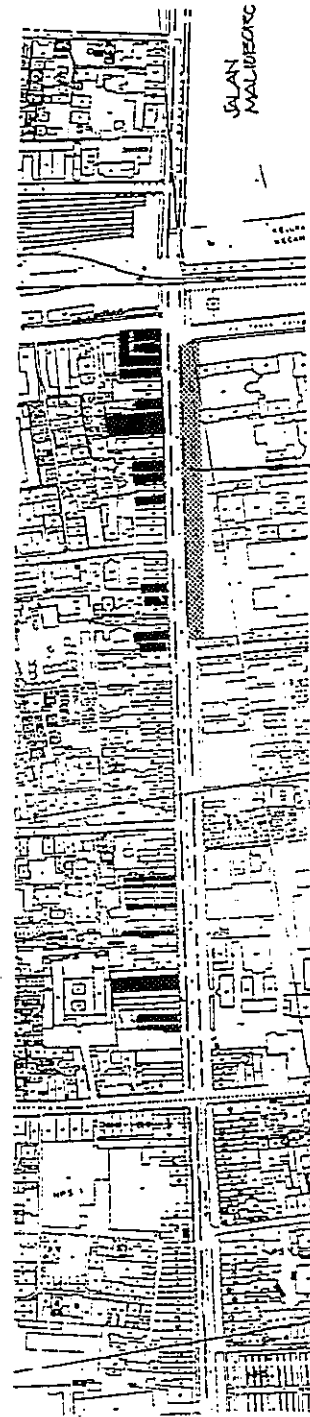
Lokasi sampel yang menjadi subyek penelitian disepanjang pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro dengan pembagian lokasi sampel :

- Lokasi sampel untuk pejalan kaki dimulai dari Hotel Garuda dan Malioboro Mall serta sepanjang pertokoan sebelah Barat, karena merupakan tempat awal pergerakan pejalan kaki.
- Lokasi sampel untuk pedagang kaki lima sepanjang pertokoan di bagi tiap penggal jalan khususnya di pertokoan sebelah Barat, karena banyak pedagang kaki lima dan paling padat pengunjungnya.
- Lokasi sampel pemilik toko diambil pertokoan yang paling ramai.

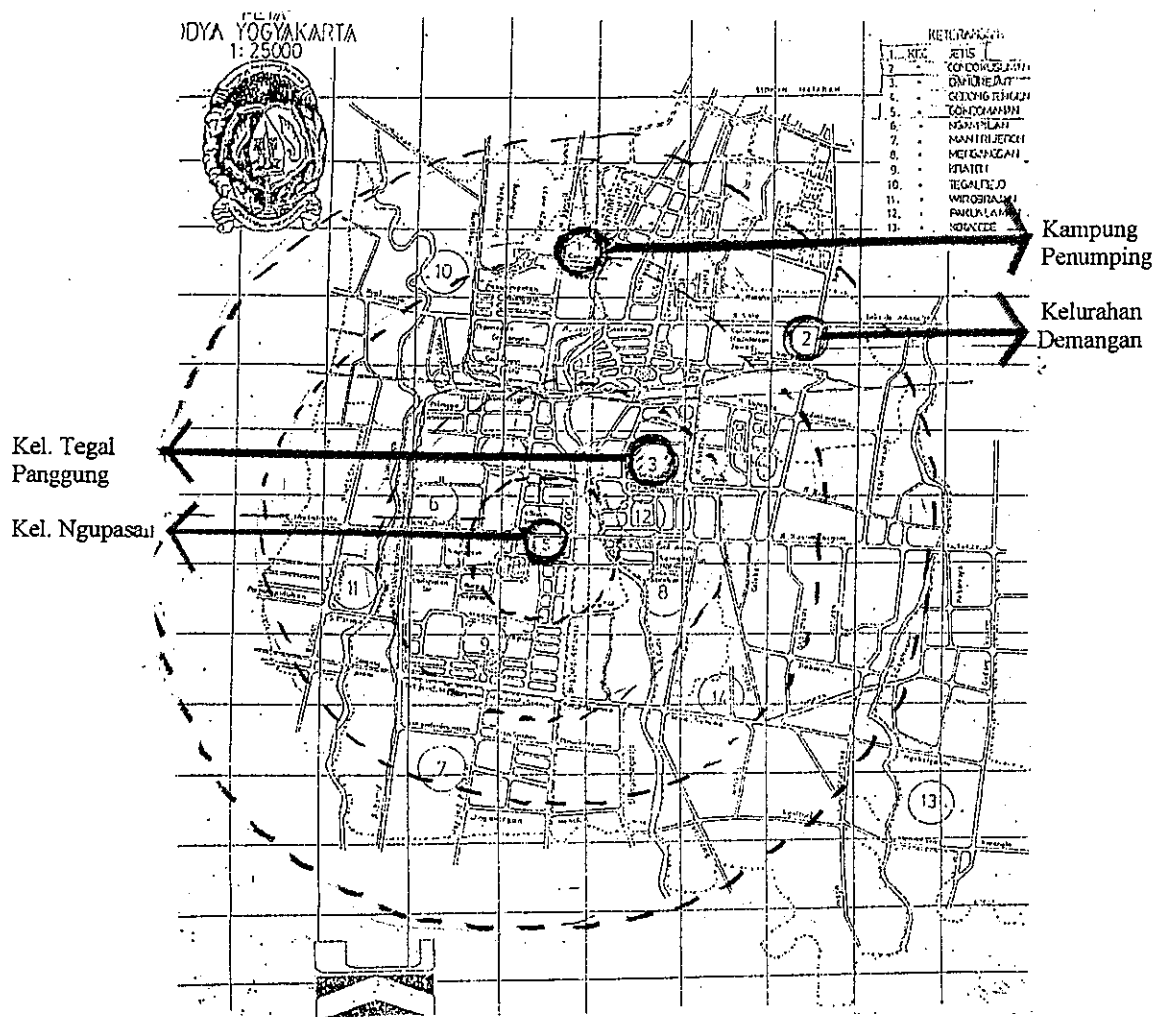
Lokasi sampel untuk penduduk Daerah Istimewa Yogyakarta diambil di kecamatan Jetis, Gondokusuman, Gondomanan dan Danurejan dengan alasan bahwa lokasi tersebut dapat mewakili responden di pusat kota, transisi dan pinggiran kota. Responden diambil dari penduduk setempat dengan alasan bahwa penduduk tersebut memanfaatkan fasilitas pusat perdagangan yang mempunyai cakupan skala pelayanan regional dan bahkan sampai Nasional.



Peta 3.2.  
Lokasi sampel pedagang kaki lima



Peta 3.3.  
Lokasi sampel pemilik toko  
dan pejalan kaki



**Peta 3.4.**  
**Lokasi sampel penduduk**

Pembagian distribusi lokasi sampel secara keseluruhan penduduk Kodya Dati II Yogyakarta agar dapat mewakili seluruh penduduk, maka pembagian lokasi sampel dibagi 4 daerah. Masing-masing daerah mempunyai beberapa kecamatan, tetapi diambil satu kecamatan yang dianggap mewakili tiap daerah. Dasar pembagian daerah tersebut dimulai dari pusat kota, yaitu penduduk sekitar Keraton dan Malioboro, kemudian pembagiannya berangsur-angsur berkembang keluar pusat kota. Dengan demikian jumlah sampel sebanyak 300 responden dapat dibagi secara merata di 4 kecamatan yang dianggap mewakili masing-masing daerah tersebut yaitu masing-masing kecamatan sebanyak 75 responden.



### **3.4. Alat Penelitian**

Alat yang akan dipakai untuk pengumpulan data lapangan adalah dengan kuesioner yang mencakup variabel fisik dan non fisik yang akan dijawab oleh responden. Jawaban dari berbagai responden akan didapat tuntutan kriteria karakteristik untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan. Sebagai kelengkapan kuesioner, juga diberikan sketsa gambar kegiatan yang berpotensi untuk dipilih masing-masing responden sesuai dengan persepsi dan motivasi responden. Disamping itu juga dengan rekaman foto pada obyek yang akan diteliti untuk menunjang keakuratan data yang dipilih dari berbagai responden.

### **3.5. Teknik Pengumpulan Data**

#### **3.5.1. Wawancara**

Pengumpulan data dilakukan dengan melalui wawancara dengan responden melalui seperangkat daftar pertanyaan yang isinya mengenai kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan. Pengumpulan data disini ditujukan untuk mendapatkan informasi tentang kriteria pengembangan karakteristik pertokoan pinggir jalan yang perlu dibutuhkan di kawasan konservasi. Adapun untuk didapatkan informasi tersebut dilakukan dengan struktur pertanyaan :

- Motivasi kunjungan ke Malioboro.
- Tanggapan ketertarikan perdagangan tradisional di sepanjang Malioboro.
- Tanggapan kenyamanan terhadap berjalan kaki, berbelanja, berdagang.
- Tanggapan aktifitas pendukung yang paling dominan.
- Tanggapan terhadap suasana yang perlu dilestarikan.

Data dari hasil tanggapan responden kemudian dikumpulkan dan dikelompokkan berdasarkan dengan variabel penelitian fisik dan non fisik.

#### **3.5.2. Observasi**

Pengumpulan data dengan cara observasi (pengamatan) tanpa berkomunikasi dua arah yaitu dilakukan dengan mengamati pergerakan pejalan kaki dengan

mengikuti jalur yang dipilih oleh responden. Lokasi pengamatan dimulai dari depan Hotel Garuda dan di pertigaan jalan Perwakilan sebagai titik awal berjalan kaki. Lokasi tersebut dipilih karena merupakan tempat peralihan dari roda empat beralih berjalan kaki. Pengamatan pengunjung selanjutnya dilakukan ditempat yang paling ramai yaitu di sepanjang toko Ramayana, Matahari, Liman, Malioboro Mal dan Robinson dengan metode pengamatan :

1. Perilaku dengan cara :

- *Person Centred Map*, yaitu bagaimana perilaku manusia dalam tempat tertentu.
- *Place Centered Map*, yaitu bagaimana orang menempatkan diri pada ruang tertentu.

2. Terhadap jejak fisik (*physical traces*), hasilnya berupa rekaman yang ditinggalkan oleh perilaku sebelumnya seperti tempat jenis dagangan yang telah dilihat orang atau trotoar yang agak kotor.

Dari pendekatan pengamatan tersebut akan didapatkan perilaku pengunjung mengunjungi tempat-tempat tertentu dengan kegiatan menuju ke pertokoan, melewati saja, melihat, membeli barang yang dipamerkan oleh penjual.

### 3.5.3. Sketsa

Pengumpulan data dengan cara sketsa dilakukan dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran lokasi yang dituju oleh pengunjung. Kemudian data tersebut dibuat peta kognitif (*cognitive mapping*) yang berdasarkan dengan persepsi dan kognisi masing-masing. Cara pengambilan data dilakukan dengan cara memberikan gambar sketsa kepada pengunjung.

## 3.6. Cara Penelitian

### 3.6.1. Tahap Persiapan.

Kajian studi literatur yang berkaitan dengan materi penelitian, yang terdiri dari :

1. Kajian teori pendukung kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan .
2. Kajian teori tentang pelestarian bangunan di kawasan konservasi.

3. Kajian teori tentang penerapan kriteria pengembangan di kawasan konservasi. Sebelum dilakukan pengujian di lapangan , diperlukan penentuan jumlah sampel untuk responden dan pendistribusian sampel pada daerah penelitian. Data kuesioner yang telah diisi oleh responden kemudian dibuat tabulasi pengelompokan data.

### **3.6.2. Tahap Pelaksanaan**

Tahap pelaksanaan pengambilan data penelitian terdiri dari :

- Pengamatan pertama observasi perilaku pengunjung dari tempat parkir ( roda dua, roda empat ) dan pengamatan pada titik simpul tertentu dengan cara mengamati dan mengikuti jalur-jalur yang dipilih oleh responden.
- Pengamatan kedua dilakukan dengan memberikan daftar pertanyaan dan tanggapan melalui sketsa peta yang pada intinya adalah ingin mengetahui mereka selama berada di sepanjang pertokoan di jalur-jalur yang dipilih yang dianggap menarik.
- Merekapitulasi data dan menyeleksi dari observasi maupun dengan cara kuesioner untuk dikelompokkan berdasarkan motivasi, tujuan dan jalur yang dipilih.
- Menstrukturkan data kualitatif yang dikwantitatifkan dengan pembobotan nilai kedalam bentuk tabel dengan skor yang diperoleh dari jawaban responden.
- Membuat peta kognitif baik dari data obsevasi maupun dari data kuesioner dengan tujuan untuk mendapatkan persepsi perilaku pengunjung .

### **3.6.3. Tahap Analisa**

- Menganalisa tempat-tempat tertentu yang dituju oleh pengunjung dengan cara membuat peta kognitif.
- Mengelompokan dan mengklasifikasikan data yang sudah diperoleh dari responden baik dengan observasi maupun dengan wawancara serta dari kuesioner, kemudian dianalisa dengan metode kesamaan isi dan pesan

(*content analysis* ). Hasil akhir dari analisis kesamaan isi adalah berupa kategori dan unit rekaman dan konteks yang berupa keterkaitan antar variabel (Krippendorff, 1991)

- Menganalisa keterkaitan antar variabel tersebut dengan *koefisien Rank Spearman*.

#### 3.6.4. Perhitungan Keterkaitan Antar Variabel

Setelah mendapatkan pembobotan kriteria untuk karakteristik pengembangan didapat dari para responden , kemudian dilakukan penghitungan dengan *koefisien Rank Spearman* agar dapat ditarik kesimpulan antara keterkaitan antar variabel, yaitu dengan cara :

Menghitung koefisien korelasi pangkat Spearman dengan rumus :

$$r_s = 1 - \frac{6 \sum_{i=1}^n d_i^2}{n^3 - n}$$

Keterangan :

$r_s$  = Koefisien korelasi  
 $d_i$  = Selisih antara variabel  
 $n$  = banyaknya sampel

#### 3.6.5. Penarikan Kesimpulan

Setelah dianalisa melalui peta kognitif , dan perhitungan dengan cara statistik, akan didapatkan kriteria dasar untuk karakteristik pengembangan pertokoan pinggir jalan yang dapat diterapkan secara umum. Pengambilan kesimpulan tersebut dilakukan dengan cara mengklasifikasikan urutan kepentingan kriteria pengembangan pertokoan pinggir jalan yang didasarkan dari perhitungan pangkat *rank spearman*.

Berkaitan dengan hal tersebut, selanjutnya dilakukan pengambilan kesimpulan keterkaitan antar faktor melalui perhitungan koefisien *rank spearman* (  $r_s$  ). Dengan melihat angka konstanta “  $r_s$  ”, diketahui seberapa besar ketertarikann antar faktor, dengan harga “  $r_s$  ” dari paling kecil ( - 1 ) sampai dengan paling besar ( + 1 ). Nilai keterkaitan antar faktor tersebut mempunyai nilai  $-1 < r_s < +1$ . Hasil dari kesimpulan kriteria yang dibutuhkan untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan kemudian dikaitkan dengan penerapannya di konsep pelestaraian bangunan kuno.

## **BAB IV**

### **PERTOKOAN PINGGIR JALAN DI JALAN MALIOBORO**

#### **4.1. Alasan Memilih Daerah Studi**

Dengan keanekaragaman aktivitas yang dimilikinya, pertokoan pinggir jalan di Kawasan Malioboro telah menjadi kawasan yang memiliki berbagai daya tarik yang unik. Beberapa keunikan yang dimilikinya adalah sebagai berikut :

- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah menjadi sebuah peninggalan yang memiliki nilai sejarah dan estetika yang tinggi. Pertokoan pinggir jalan yang dikembangkan dan dibangun menggunakan konsep-konsep arsitektur Eropa pada jaman penjajahan Belanda tersebut telah menjadi bagian yang tak terpisahkan dari keunikan Kota Yogyakarta sebagai Kota Budaya yang menyimpan aspek-aspek kesejarahan yang penting secara nasional.
- Fungsi pertokoan pinggir jalan yang semula dikembangkan sebagai wadah bagi pejalan kaki, telah berkembang sesuai dengan perkembangan berbagai macam kegiatan yang ada didalamnya. Pertokoan pinggir jalan tersebut tidak hanya digunakan sebagai sarana pencapaian antara pertokoan yang ada disekitar Jalan Malioboro, tetapi merupakan pusat berbagai kegiatan sosial ekonomi, khususnya perdagangan tradisional kaki lima, yang bercampur kegiatan pertokoan tersebut.
- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro merupakan bagian yang tak terpisahkan dari Kawasan Malioboro yang telah tumbuh sebagai pusat perdagangan skala kota. Bahkan pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah menjadi salah satu identitas Kota Yogyakarta.
- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah tumbuh menjadi pusat dan penghubung dari beberapa obyek penting pada skala kota, diantaranya alun-alun, masjid besar, kantor pos kota, bank-bank, Benteng Vredeburg, Pasar Bringharjo, dan sebuah kantor Residen yang terletak di depan benteng.

- Pertokoan pinggir jalan dengan bentuk linier dilengkapi selasar penghubung antar pertokoan dengan penutup atap yang menerus membentuk koridor. Koridor tersebut terbentuk dari arkade yang berkesinambungan satu sama lainnya.
- Kehidupan tradisional masih kelihatan nampak masih berperan didalam mengisi kegiatan seperti angkutan tradisional, pedagang tradisional transportasi.

Dengan keunikan yang dimiliki pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro tersebut, maka sangat menarik untuk diteliti, karena keberhasilannya sebagai kawasan pertokoan pinggir jalan.

#### 4.2. Sejarah

Pada tahun 1758 M, satu tahun sesudah Keraton Yogyakarta dibangun oleh Pangeran Mangkubumi, as Utara - Selatan yang dikenal sebagai Keraton Pal Putih dibangun. Jalur ini dikenal dengan jalan Malioboro dan Jalan Mangkubumi. Maksud pembangunan jalan adalah untuk menghubungkan Keraton dengan daerah-daerah sebelah Utaranya, disamping untuk memperkuat as Keraton yang berorientasi ke Gunung Merapi dan Laut Selatan (*Adishakti, Laretna, 1990*).

Sultan Hamengku Buwono I membangun Kota Yogya berlandaskan konsep tubuh manusia yang terlentang. Dengan penjabaran, Keraton sebagai otak, Pasar Beringharjo sebagai paru-paru, kemudian kawasan Malioboro sebagai perut, Tugu sebagai Yoni - Lingga. Sedang kaki kanan dan kaki kiri masing-masing jalan C.Simanjuntak dan Jalan Magelang. Dan sebagai tangan kanan dan kiri adalah jalan Mayor Suryotomo dan jalan Pathuk.

Sejak tahun 1765 M, kegiatan sosial, budaya dan politik di Keraton beserta lingkungan di luar benteng tumbuh dengan pesat. Kondisi ini tercermin dengan berkembangnya fasilitas fisik baru di daerah pasar, perumahan, dan fasilitas umum lainnya. Pertambahan penduduk dan meningkatnya kekuasaan Keraton mempengaruhi strategi Belanda. Untuk mengawasi tumbuh dan berkembangnya Keraton, Belanda membangun benteng Vrederbrug di jalan Malioboro, berhadapan dengan kantor Residen Belanda kini Gedung Agung. Sejak saat itu

pola kolonial mempengaruhi pola tata ruang kota dengan munculnya gedung-gedung seperti bank, kantor pos, dan sebagainya disekitar jalur Keraton - Pal Putih. Masyarakat Cina pada saat itu juga mulai membangun pusat-pusat perdagangan "Pecinan" di sekitar jalur itu. Akibat dari perkembangan pola tata kota tersebut maka banyak perkembangan pemukiman penduduk Jawa ke luar benteng Keraton, yaitu berkembang ke sebelah Selatan, Timur, dan Barat.

Tabel 4.1.  
PERUBAHAN FUNGSI BANGUNAN DARI MASA KE MASA

Berdirinya Kota Yogya-karta (1755)	Masa Kolonial (1755 – 1945)	Masa Kemerdekaan (1945 – 50 an)	Masa Pasca Kemerdekaan (1950 – 80 an)	Masa Kini (1980 – Sekarang)
Tugu Pal Putih (Simbol Perta- hanan)	Idem	Idem	Idem	Tugu Identitas Kota
Sumbu U – S (Keraton – Jl. Malioboro – Pal Putih)	Kegiatan Ritual, seremonial, pe- merintahan dan perdagangan)	Kegiatan peme- rintahan, budaya dan perda-gangan	Direnovasi de- ngan kegiatan u- tama perdagang an dan pariwisata	Kegiatan perda- ngan dan pa- riwisata (dng ke hidupan 24 jam)
Dalem Danu- rejan (Kepatih- an)	Idem	Idem	Kantor pemerin- tahan Kota Yogya karta	Kantor Pemda TK I DIY
	Benteng Vredeburg	Pemukiman militer	Direnovasi (tidak dihuni)	Museum dan pusat kegiatan budaya
	Kediaman Gubernur Belanda	Istana Negara	Gedung Agung (Tamu Negara)	Gedung Agung (Tamu Negara)
	Gedung hiburan	Gedung dan Seni- sono teater dan galeri seni	Gedung dan Seni- sono teater dan galeri seni	Dalam rencana pengembangan
	Pasar Bering- harjo	Idem	Idem	Pasar Bering- harjo Center
	Gereja Protestas	Idem	Idem	Gereja Ngejarman
	Gedung Parle- men Kolonial	Gedung DPRD TK I DIY	Gedung DPRD TK I DIY	Pertokoan Modern
	Rumah toko Pecinan	Idem	Idem	Pertokoan modern
	Hotel	Idem	Hotel Garuda (Direnovasi)	Hotel Garuda
			Perkantoran pemerintaha di depan Kcpatihan	Idem
			Hotel Mutiara	Idem
			Perkembangan wisata	Idem
				Malioboro Mal

Sumber : Harijadi (1990)



Sedangkan di sebelah Utara Keraton didominasi oleh pemukiman Belanda dan Cina. Satu-satunya tempat pada area ini yang menampung kegiatan mayoritas bangsa Indonesia sendiri adalah Pasar Beringharjo.

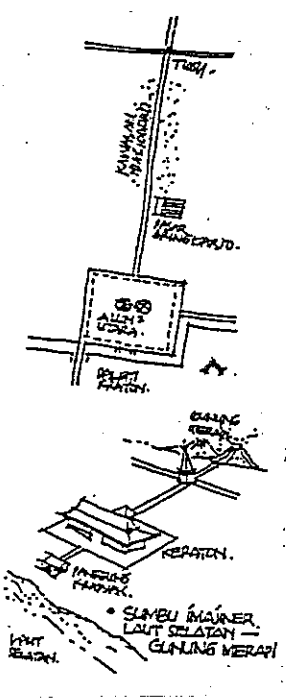
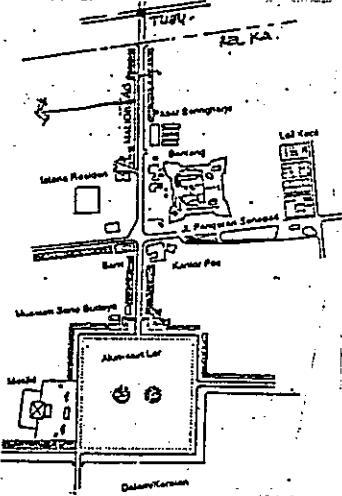
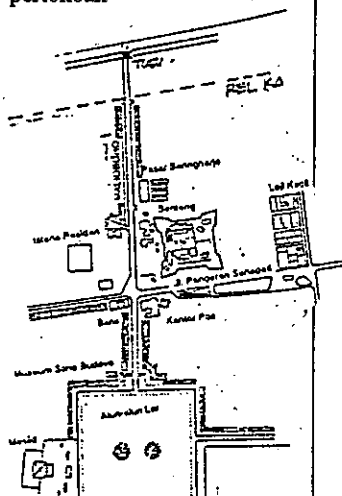
Kemedekaan Republik Indonesia tahun 1945, berangsur-angsur merubah warna kegiatan di jalur Keraton - Pal Putih. Kemudian bangunan-bangunan milik Belanda mulai ditinggalkan pemiliknya dan selanjutnya berpindah tangan ke Pemerintah republik Indonesia, penduduk pribumi, ataupun keturunan Tionghoa.

Kemudian Malioboro berangsur-angsur berubah menjadi pusat perdagangan Kota Yogyakarta. Banyak bangunan perkantoran yang kemudian berubah fungsi menjadi pertokoan atau fasilitas komersial lainnya seperti hotel ataupun restoran. Demikian juga dengan bangunan rumah tinggal, meski sebagian masih tetap mempunyai fungsi yang sama. (*Adi Utomo, Laporan Penelitian, 1992*).

Jalan Malioboro merupakan pelebaran dari alun-alun dan alun-alun itu sendiri merupakan ruang terbuka kota. Dalam kenyataan fisiknya yang disebut Kuta atau negara itu selalu ada alun-alunnya sebagai ruang terbuka kota.

Bentuk ruang terbuka tersebut berbentuk segi empat dan hampir bujur sangkar dengan memakai konsep *Macapat*. Arah empat dari konsep ini dipegang oleh orang Jawa dalam hubungannya dengan empat unsur pembentuk keberadaan bhuwana (*Zoetmulder, 1935*). Empat unsur tersebut terdiri air, bumi, udara dan api. Dasar pembentuk kehidupan ini kemudian diturunkan sebagai dasar kategorisasi untuk hal-hal lain, misalnya tata ruang pada kawasan alun-alun. Jika alun-alun itu memiliki dasar keberadaan sebagai tempat ritual-ritual dan kegiatan sosial kenegaraan, akan dianggap sebagai bagian dari pusat kekuasaan bersama keraton. Pasar tidak akan berada disekitar alun-alun karena tempat tersebut dipakai untuk kehidupan sekuler dan sehari-hari. Fakta ini tidak bisa dilihat dan pada kasus kota Gede, pasar (*Sargedede*) berada diatas lahan alun-alun tempo dulu. Hal ini bisa terjadi karena pada masa jaman Majapahit kegiatan *sekuler* dan *spiritual* dilakukan ditempat yang sama. (*Bagoes P Wiryomartono, 1995; 15*)

Tabel 4.2.  
SEJARAH PERKEMBANGAN KOTA YOGYAKARTA

Tahun 1758 M	Tahun 1765	Tahun 1945
<p>Maksud pembangunan jalan untuk menghubungkan Keraton dengan daerah Utara</p>  <p>Sumber : Daldjoeni</p>	<p>Pemukiman Belanda dan Cina</p>  <p>Sumber : A. bagoes Wiryomartono</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Masyarakat Cina pada saat itu mulai membangun pertokoan "Pecinan" sepanjang jalur utama.</li> <li>▪ Pada saat itu perkembangan permukiman sebelah Selatan, Timur dan Barat banyak dihuni penduduk Jawa. Sedangkan sebelah Utara, didominasi oleh Belanda dan Cina</li> <li>▪ Fungsi kawasan Malioboro untuk permukiman Belanda dan Cina, sedangkan benteng untuk pertahanan Belanda</li> </ul> <p>Sumber : Adhisakti Laretna</p>	<p>Banyak permukiman berubah fungsi pertokoan</p>  <p>Sumber : Harjadi</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pada tahun 1945, kegiatan sepanjang kawasan Malioboro, khususnya bangunan milik Belanda berangsur-angsur berpindah ke Pemerintah Indonesia, yaitu pribumi dan Tionghoa.</li> <li>▪ Permukiman, perkantoran, kemudian berubah fungsi menjadi pertokoan atau fasilitas komersial lainnya seperti hotel atau restoran.</li> </ul>

Pada pusat kota Yogyakarta mempunyai dua alun-alun, Alun-alun Utara dipergunakan untuk tempat resmi yang berhubungan dengan raja, sedang alun-alun Selatan dipergunakan untuk putra mahkota sebagai persiapan melakukan upacara-upacara kenegaraan. Perubahan makna alun-alun sebagai tempat kegiatan

ritual spiritual menjadi taman atau ruang terbuka umum kota adalah konsep urban yang dapat berkembang dalam kehidupan bermukim modern.

Posisi alun-alun sendiri cenderung menjadi pegangan sebagai pusat orientasi mata angin. Berkenaan hal ini yang menarik untuk dikaji lebih jauh adalah fakta linieritas ini menjadi bagian dari kegiatan sosial ekonomi diluar bangunan, sementara kegiatan ritual melekat dengan pusat-pusat kekuasaan. Konsep alun-alun sendiri bisa dilihat sebagai upaya memadukan dua kepentingan ritual berpusat pada keraton atau kabupaten dan masjid. Jalan bukan semata-mata tempat orang berjalan, tetapi lebih bermakna sebagai pusat interaksi sosial diluar rumah. (*Bagoes P Wiryomartono* , 1995 ; 16)

Di kota Yogyakarta, terdapat sumbu linier dari keraton menembus sampai ke alun-alun kemudian terus melalui Malioboro ke Tugu dan Gunung Merapi. Secara struktur fisik, perkembangan permukiman cenderung berkembang di luar kawasan sumbu tugu - keraton itu, dengan bentuk berupa "kampung". Masyarakat Jawa mempunyai persepsi terhadap jalan umum, dengan memaknakan jalan sebagai tempat dunia di luar rumahnya. Secara tata letak fisik, posisi tempat tinggal residen dan bentengnya berusaha memperlemah sumbu Utara - Selatan dari Keraton - Tugu, dengan tanda fisik kekuasaan kolonial berupa benteng Vredeburg yang letaknya di depan Gedung Agung.

Sementara itu Pemerintah Hindia Belanda memperkuat akses Timur - Barat dengan membangun jalan yang memotong sumbu Keraton - Tugu di sebelah Gedung Agung dan Benteng Vredeburg. Tidak cukup hanya disitu, pemerintah kolonial juga membangun gedung-gedung sekitar perempatan Museum Sono Budoyo yaitu Kantor Pos dan Bank Indonesia. Sementara pasar yang menjadi pusat interaksi sosial ekonomi kota tergeser dan nampak tidak mendukung alun-alun secara langsung. (*Bagoes P Wiryomartono* ). Perkembangan kegiatan perdagangan mempunyai orientasi untuk strata ekonomi paling bawah sampai atas berkembang di Kawasan Malioboro.

Alun-alun dulu dengan sekarang mempunyai fungsi berbeda, saat ini berfungsi sebagai ruang terbuka dan kegiatan tertentu. Pergerakan kecenderungan fungsi ini diakibatkan oleh pergerakan aglomerasi manusia sekarang berpindah di sekitar benteng Vredeburg dan sepanjang Malioboro. Pencapaian menuju kawasan Malioboro dari Keraton sampai Tugu (Jl.Mangkubumi, Malioboro, Ahmad Yani, Trikora) sekarang ini tidak bisa menerus pencapaiannya, karena terbagi oleh jalan kereta api yang dibuat Belanda, sehingga memisahkan menjadi dua bagian dengan perkembangan kegiatan yang paling kompleks kegiatan justru berada di sebelah Selatan, khususnya jalan Malioboro. (*Bagoes P Wiryomartono, 1995, 17*)

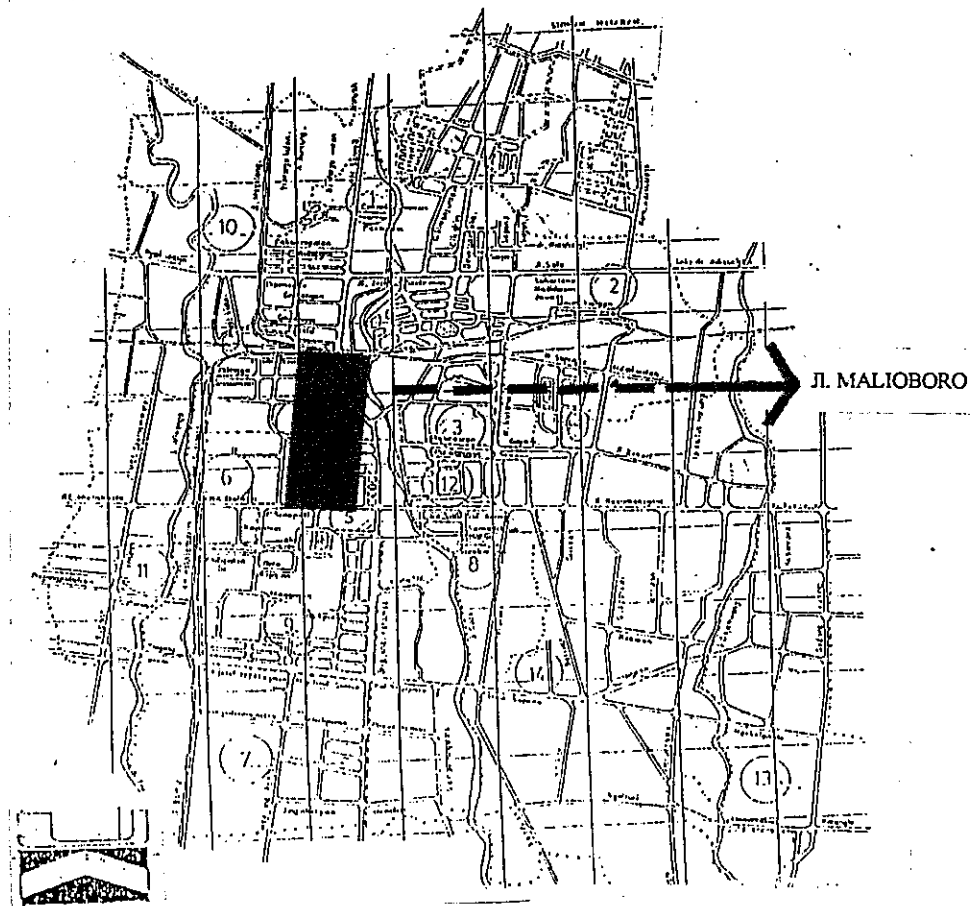
Pada awal tahun 1970 an, jalan Malioboro mengalami beberapa penataan fisik dengan tujuan mengantisipasi peran Malioboro sebagai pusat kota yang semakin padat kegiatannya, antara lain dilakukan dengan pelebaran jalan, pembuatan tempat parkir, dan pembuatan trotoar dengan bentuk "*arcade*". Pembuatan "*arcade*" tersebut dilakukan dengan memundurkan lantai dasar bangunan pertokoan pinggir jalan kira-kira 5 m.

Pada mulanya penataan tersebut cukup berhasil dan membuat semakin harum nama Malioboro. Namun hal tersebut kemudian mengundang para pelaku kegiatan ekonomi untuk mengeksploitasi potensi Malioboro. Mulai dari pedagang kaki lima sampai dengan investor besar membangun pertokoan modern dan hotel berbintang. Perkembangan tersebut sangat mengkhawatirkan terutama bagi kalangan seniman dan budayawan. Fungsi jalan Malioboro yang semula sebagai ruang kultural dan ritual-seremonial telah berubah menjadi ruang komersial. Meskipun demikian sebagian besar wisatawan, jalan ke Malioboro masih merupakan tujuan yang harus disinggahi bila berkunjung ke Yogyakarta. (*Nurhikmah, 1996 : 38*).

#### **4.3. Gambaran Wilayah Studi**

Berdasarkan beberapa keunikan yang dimiliki kawasan Malioboro dan batasan studi, maka lingkup wilayah studi meliputi pertokoan pinggir jalan di

jalan Malioboro. Pertokoan pinggir jalan Malioboro telah menjadi keunikan tersendiri sebagai pusat pebelanjaan. Kegiatan pelayanan perdagangan dari yang bersifat tradisional sampai ke layanan dengan fasilitas modern telah mengisi kegiatan perbelanjaan dan saling berdampingan. Disamping itu kehidupan perdagangan kaki lima telah mendominasi kegiatan perbelanjaan tradisional, yang menempati sebagian tempat selasar pertokoan. Fungsi selasar pertokoan terdiri deretan kolom yang berjajar sepanjang jalan Malioboro tidak hanya untuk kehidupan pejalan kaki saja, tetapi kehidupan sosial ekonomi telah berkembang, kehidupan pedagang kaki lima berupa fashion, kerajinan kulit, souvenir dan sebagai tempat pemberhentian angkutan tradisional. Dengan demikian selasar yang berbentuk arcade yang dibuat pada tahun 1970, mempunyai peran secara fungsional dan disamping juga ikut berperan sebagai bagian kegiatan rancang kota.



Peta 4.1.  
**Lokasi pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro  
terhadap pusat kota Yogyakarta**

Secara lokasi pertokoan pinggir jalan sepanjang jalan Malioboro terletak di pusat kota lama kotamadya Yogyakarta. Awalnya jalan Malioboro merupakan jalan pencapaian menuju ke keraton Yogyakarta. Disamping itu pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro mempunyai potensi lingkungan antara lain bangunan bersejarah, hotel, pasar dan daerah perkantoran.

Kedudukan pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro disamping berada di sumbu imajiner Keraton-Tugu, juga dibatasi oleh :

- Sebelah Utara : Jalan Pasar Kembang dan Jalan Abubakar
- Sebelah Selatan : Jalan Pajeksan dan Jalan Suryatmajan
- Sebelah Barat : Lembah Sungai Winongo
- Sebelah Timur : Lembah Sungai Code

Batasan lokasi pertokoan pinggir jalan tersebut, jalan Malioboro terletak di tengah-tengah sumbu Utara – Selatan yaitu tepatnya ditengah sumbu dari Tugu sampai Keraton, yang dibatasi oleh jalan Mangkubumi dan jalan Ahmad Yani. Kedudukan lokasi tersebut, pertokoan pinggir jalan didukung dengan berbagai potensi lingkungan disekitarnya, seperti perkantoran pemerintah, perkantoran dan jasa komersial. Pasar Beringharjo, kawasan bersejarah (Keraton dan Benteng), perhotelan dan penginapan wisata terutama di Sosrowijayan. Dengan berbagai kegiatan pendukung tersebut, Malioboro semakin marak dengan berbagai kegiatan satu sama lain saling berdekatan, bahkan sekarang ini dihubungkan dengan pedestrian baik di sisi barat maupun di sisi Timur.

Sedangkan pencapaian menuju lokasi pertokoan Malioboro dapat melalui dari segala arah, karena semua lalu lintas diarahkan melewati jalan tersebut dengan arus satu arah. Namun demikian kepadatan lalu lintas yang melewati daerah tersebut sudah terlalu padat, sehingga sekarang ini terlihat pengunjung akan menyeberang jalan banyak yang mengalami kesulitan. Jenis transportasi yang melewati terdiri kendaraan tradisional maupun non tradisional. Banyak angkutan tradisional berpangkal di pinggir jalan lambat menanti calon penumpang yang lewat di arkade. Keunikannya, semua angkutan tradisional dapat

hadir dan masih digunakan sebagai alat pencapaian jarak dekat, seperti becak dan andong. Tempat untuk mangkal angkutan tradisional tersebut banyak di pertokoan sisi Barat, karena berbatasan langsung dengan jalur lambat. Disamping itu juga tempat mangkal angkutan tradisional di mulut jalan menuju jalan Malioboro.

Secara fungsional, pertokoan pinggir jalan mempunyai peran yang strategis, karena di belakang pertokoan banyak tempat penginapan, hotel untuk turis. Keramaian pertokoan Malioboro dan maraknya kegiatan perdagangan tersebut juga banyak dimanfaatkan penduduk sekitar pertokoan menggantikan fungsi rumah untuk penginapan dengan harga yang murah. Dengan dekatnya antara tempat penginapan dengan pertokoan tersebut para pengunjung yang menginap hotel disekitar pertokoan maka sangat memudahkan pencapaian menuju pertokoan. Kemudahan pencapaian tersebut mendukung untuk berjalan kaki menuju pertokoan. Hal ini sangat nampak di sekitar jalan Malioboro, banyak pengunjung berjalan kaki dari tempat penginapan menuju pertokoan pinggir jalan.



**Gambar 4.1**  
**bentuk pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro**  
**terhadap ruang luar**

Dengan selasar beratap yang dimilikinya, “pertokoan pinggir jalan” merupakan sebuah alternatif solusi yang tepat untuk perancangan jalur pejalan kaki di pusat-

pusat keramaian di daerah tropis. Atap tersebut dapat melindungi para pejalan kaki yang berada di bawahnya, dari pengaruh teriknya panas matahari dan hujan yang banyak terdapat di daerah tropis. Keteduhan ruangan di bawah atap tersebut, dapat memberikan kenyamanan kepada para pengguna “pertokoan pinggir jalan”. Perkembangan pertokoan pinggir di jalan Malioboro telah menunjukkan fenomena yang menarik, telah berkembang dan tumbuh menjadi ruang yang menampung berbagai macam aktivitas yaitu tidak hanya sebagai sarana jalur pedestrian, tetapi juga telah tumbuh menjadi suatu pusat terjadinya aktivitas sosial dan perekonomian sektor informal.

Banyak pedagang kaki lima yang memanfaatkan sebagian ruang pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro untuk menggelarkan dagangannya, yang umumnya berupa cendera mata, batik, konfeksi, lukisan, hasil kerajinan kulit dan patung. Bahkan, bisnis sektor non formal inilah yang dianggap mengangkat pertokoan pinggir jalan Malioboro sebagai salah satu atraksi wisata yang amat penting, yang dikunjungi oleh banyak wisatawan, baik nusantara maupun mancanegara. Disamping sebagai pusat perdagangan cenderamata, pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah tumbuh menjadi ‘*terminal sementara*’ bagi para pengemudi becak dan dokar. Banyak becak dan dokar yang diparkir di depan pertokoan pinggir jalan, menanti para calon penumpang. Sementara menunggu tersebut, terjadi aktivitas hubungan sosial diantara para pengemudi dan pedagang kaki lima. Bahkan tak jarang, terjadi kerja sama saling menguntungkan diantara mereka, misalnya para pengemudi tersebut merayu para penumpangnya untuk berbelanja ke seorang pedagang kaki lima yang menjadi ‘*kollega*’-nya.

Pada waktu malam hari, setelah jam 21.00 WIB terjadi peralihan fungsi dari kegiatan pertokoan dan pedagang cinderamata menjadi pusat perdagangan makanan yang amat panjang. Beraneka makanan di jual di kawasan ini, baik berupa makanan lokal, maupun makanan asing. Banyak interaksi sosial yang menarik di dalam warung-warung makanan tersebut, seperti disamping menikmati makanan khas Yogyakarta sekaligus dapat menikmati kehidupan malam di jalan Malioboro.



Secara umum, adalah tidak akan salah bila dikatakan bahwa pertokoan pinggir jalan-lah yang menjadikan sepanjang jalan Malioboro hidup dan menarik. Kawasan sepanjang jalan Malioboro merupakan sebuah contoh pengembangan “arcade” yang sangat berhasil baik dari sisi kenyamanan ruang maupun secara ekonomis untuk kegiatan perdagangan informal.



Gambar 4.2.  
Kegiatan di depan pertokoan pinggir jalan  
dengan bentuk arkade

Pada saat ini fungsi arkade tersebut tidak lagi hanya dipakai sebagai wadah pejalan kaki, tetapi juga menjadi dipakai untuk berbagai aktivitas sosial-ekonomi. Singkatnya, pertumbuhan arkade sebagai pertokoan pinggir jalan di sepanjang jalan Malioboro telah melampaui tujuan-tujuan semula dari pembangunan, yaitu sebagai wadah bagi pejalan kaki.

Pola pergerakan pejalan kaki di sepanjang pertokoan pinggir jalan mengikuti jalur pedestrian yang berada di depan pertokoan yaitu memanjang dari arah Utara – Selatan maupun sebaliknya sesuai dengan arah sumbu jalur jalan Malioboro. Jika ditinjau secara historis, fenomena pola pergerakan tersebut tidak akan lepas dari sejarah terbentuknya ruang-ruang di Kawasan Malioboro, termasuk pertokoan pinggir jalan tersebut.



Gambar 4.3.  
Kegiatan di depan Malioboro Mall,  
dengan bentuk arkade diperuntukkan bagi pejalan kaki

Kehadiran Malioboro mall sebagai pusat perdagangan modern sangat berpengaruh baik positif maupun negatif. Dari segi positifnya dapat membantu perkembangan pusat perdagangan tradisional di pinggir jalan di kawasan Malioboro, tetapi disisi lain dapat berpengaruh menggeser terhadap pelestarian dan keberadaan perdagangan tradisional yang sudah menjadi kekhasan tersendiri.

#### 4.4. Penyangga Budaya.

Pengembangan pertokoan pinggir jalan kawasan Malioboro telah diatur perkembangan untuk masa yang akan datang, agar bangunan yang mempunyai nilai tidak tergeser oleh perkembangan bangunan baru yang dilakukan pihak pengembang. Dalam rangka upaya pelestarian bangunan bernilai sudah diatur pengembangannya yaitu sebagian bangunan harus dipreservasi (tidak boleh ditambah atau diubah) dan sebagian lagi dikonservasi (boleh ditambah dan diubah dengan memperhatikan karakteristik). Bangunan pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro termasuk salah satu kawasan pelestarian pembentuk citra kota. Tujuan rencana pembentuk citra kota tersebut adalah untuk meningkatkan kualitas lingkungan hidup, kehidupan penduduk, dan kualitas pengalaman pengunjung.

*( pasal 93, Perda no 6 tahun 1994)*

Kebijaksanaan pembentukan citra kota tersebut menyangkut komponen fisik yaitu diarahkan pada usaha pelestarian dan pengembangan arsitektur kota yang

mencakup tata ruang, tata bangunan dan tata hijau. Adapun pembentukan citra kota yang berkaitan dengan komponen non fisik mencakup usaha pelestarian dan pengembangan kegiatan yang berkarakter Yogyakarta dengan penekanan pewadahnya. Didalam menjamin keberadaan komponen fisik pembentuk citra kota, diterapkan pendekatan perlindungan berlapis terdiri :

- Lapis pertama sebagai Inti pelestarian dan pengembangan.
- Lapis kedua sebagai Penyangga yang melindungi lapis pertama, dengan arahan pelestarian dan pengembangan terkendali sesuai citra Inti.
- Lapis ketiga sebagai pendukung lapis pertama dan kedua, dengan arahan mendukung usaha pelestarian dan pengembangan.

Sedangkan cakupan penetapan dan pengaturan citra kota untuk pengembangan dan pelestarian, maka kawasan Malioboro termasuk:

- Inti pelestarian.

Sumbu Karapyak- Keraton-Tugu. ( jalan DI Panjaitan, Trikora, Ahmad Yani, *Malioboro* dan Mangkubumi ), sebagai jalur utama kota yang menyiratkan citra filosofis dan peninggalan budaya.

Pasar Beringharjo sebagai titik kota yang menyiratkan citra budaya kegiatan ekonomi.

- Inti Pengembangan.

Jalan Mangkubumi, *Malioboro*, Ahmad Yani, Tri Kora, Jend. Sudirman, Pangeran Diponegoro, Ahmad Dahlan, Panembahan Senopati, dan sungai Code, Sungai winongo, Sungai Gayah Wong sebagai jalur kota yang menyiratkan citra kegiatan pariwisata pasif.

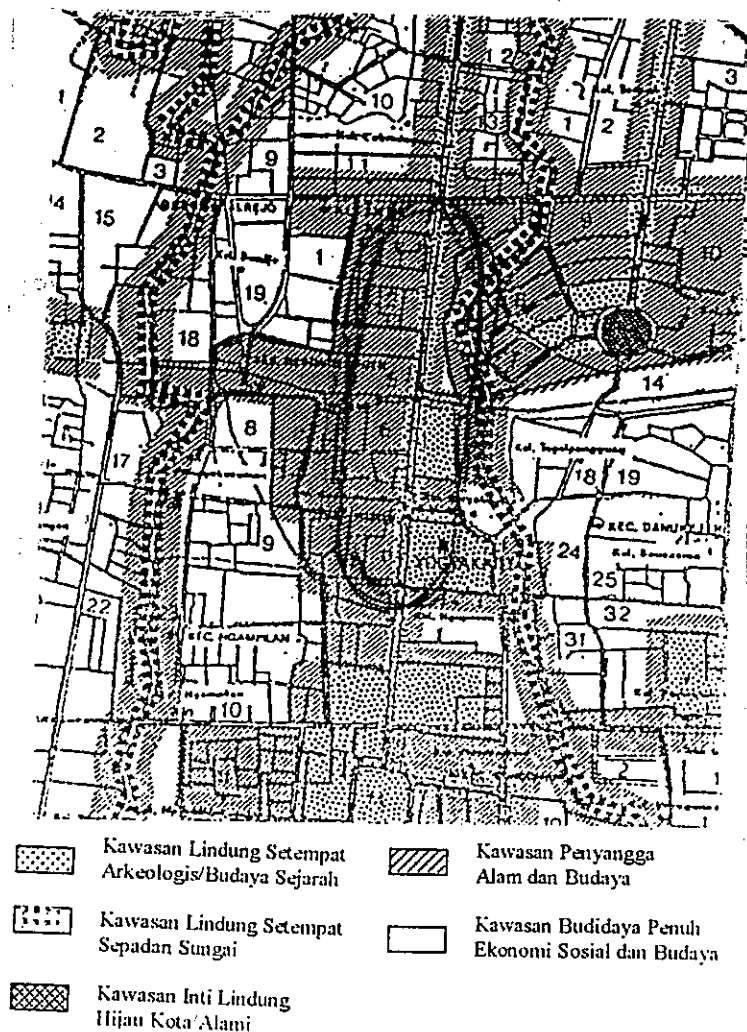
- Pengembangan.

Kawasan *Malioboro* dengan pembatas jalan Kyai Mojo, Jalan Pangeran Diponegoro, sungai code, jalan Panembahan senopati, Jalan KH Ahmad Dahlan, Sungai Winongo, sebagai kawasan pembatas dan jalur bercitra budaya, pariwisata dan perjuangan.

Walaupun ketentuan sudah diatur didalan berbagai kebijaksanaan dalam rangka upaya pelestarian bangunan kuno, tetapi masih diperlukan dukungan masyarakat

dan pihak pengembang dalam hal ini investor yang akan mengembangkan lokasi tersebut.

Di dalam Peraturan Daerah Kotamadya Dati II Yogyakarta No. 6 th 1994, tentang upaya pelestarian bangunan termasuk sepanjang jalan Malioboro perlu dipertahankan, karena termasuk kawasan lindung setempat/budaya/sejarah yaitu meliputi sepanjang pertokoan, hotel Garuda, DPR, perkantoran pemerintah Daerah Tingkat I Yogyakarta, benteng Vredeburg, dan Gedung Agung.



Peta 4.2  
**kawasan konservasi jalan Malioboro**  
*sumber RUTRK-RDTRK*

Didalam ketentuan juga menyebutkan bahwa jalan Malioboro merupakan bagian dari sumbu Krpyak-Keraton -Tugu didalam pengaturannya tidak boleh diubah geometri dan pandangan bebas dikanan kiri jalan. Pembentukan ruang jalan yang dipakai dengan perbandingan antara lebar jalan dengan tinggi bangunan pembatas sebesar 2 : 1 atau tidak melebihi garis imajiner sudut 45 derajat dari sumbu jalan kearah samping.

Disamping itu di dalam RUTRK 1994-2004, Malioboro telah ditentukan sebagai kawasan penyangga budaya (bukan kawasan inti budaya), dan berfungsi sebagai pelindung lapisan pertama dari obyek yang dilindungi ( keraton dan as imajiner ). Apabila di kawasan penyangga ini akan dikembangkan berbagai kegiatan baru asalkan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Ketentuannya seperti ciri khas Malioboro mutlak harus dipertahankan, walaupun terdapat gedung pencakar langit dengan ketentuan bagian muka bangunan masuk beberapa meter.

( *Kadaulatan Rakyat. Juni 1995* ).

#### **4.5. Potensi Lingkungan Pertokoan Pinggir Jalan**

Kedudukan pertokoan pinggir jalan khususnya di jalan Malioboro berada di tengah-tengah antara jalan dari Tugu - Keraton. Sedangkan jalan yang ada sekitar pertokoan pinggir jalan terdiri jalan Abubakar, jalan Pasar Kembang , jalan Sosrowijayan, Jalan Pajeksan, dan Jalan Perwakilan.

Dari berbagai jalan yang ada disekitar jalan Malioboro, pencapaian menuju ke pertokoan pinggir jalan dapat dilakukan melalui dari jalan Jalan Pasar Kembang, jalan Abu Bakar ( sisi Utara), dan apabila akan meninggalkan dari kawasan pertokoan dapat dilakukan melalui jalan Ahmad Yani, jalan Senopati, jalan KH A. Dahlan ( sisi Selatan ) dan jalan Sosrowijayan dan jalan Perwakilan ( berada ditengah). Semua fasilitas prasarana transportasi yang melewati jalan tersebut terdiri angkutan umum, kendaraan roda empat, kendaraan roda dua dan angkutan tradisional. Keunikannya, angkutan tradisional masih berperan sebagai alat transportasi jarak pendek.



Peta 4.3.  
**Kedudukan jalan Malioboro  
 Terhadap Pola Sirkulasi Keseluruhan**

Bangunan yang terdapat di sekitar pertokoan pinggir jalan terdiri bangunan perhotelan, perkantoran, museum, pasar, pusat perbelanjaan modern. Bangunan perhotelan terdiri Hotel Garuda dan Hotel Mutiara terletak di jalan Malioboro. Namun disamping itu juga fasilitas perhotelan terdapat sekitar jalan Dagen dan jalan Sosrowijayan. Keberadaan fasilitas perhotelan tersebut menjadi maraknya kegiatan pertokoan pinggir jalan di kawasan Malioboro, sebagai pelayanan perdagangan dan pariwisata.

Fasilitas pelayanan perbelanjaan disamping pertokoan pinggir jalan, juga terdapat Pasar Beringharjo dan Malioboro Mal dengan satu sama lain saling melengkapi kegiatan fasilitas pusat perbelanjaan. Bangunan pusat perbelanjaan satu sama lainnya dihubungkan dengan arkade terutama di pertokoan di sebelah Barat. Di dalam arkade banyak terdapat pedagang kaki lima dengan berbagai jenis layanan dagangan. Hal nampak sekali kegiatan pedagang kaki lima sepanjang koridor pertokoan. Dilihat kekhasannya, pedagang kaki lima menjadi salah satunya. Sedangkan arkade pada pertokoan modern hanya diperuntukkan untuk

berjalan kaki saja. Penampilan bangunan secara keseluruhan terlihat terdiri deretan kolom yang membatasi pertokoan pinggir jalan dengan jalur lambat.

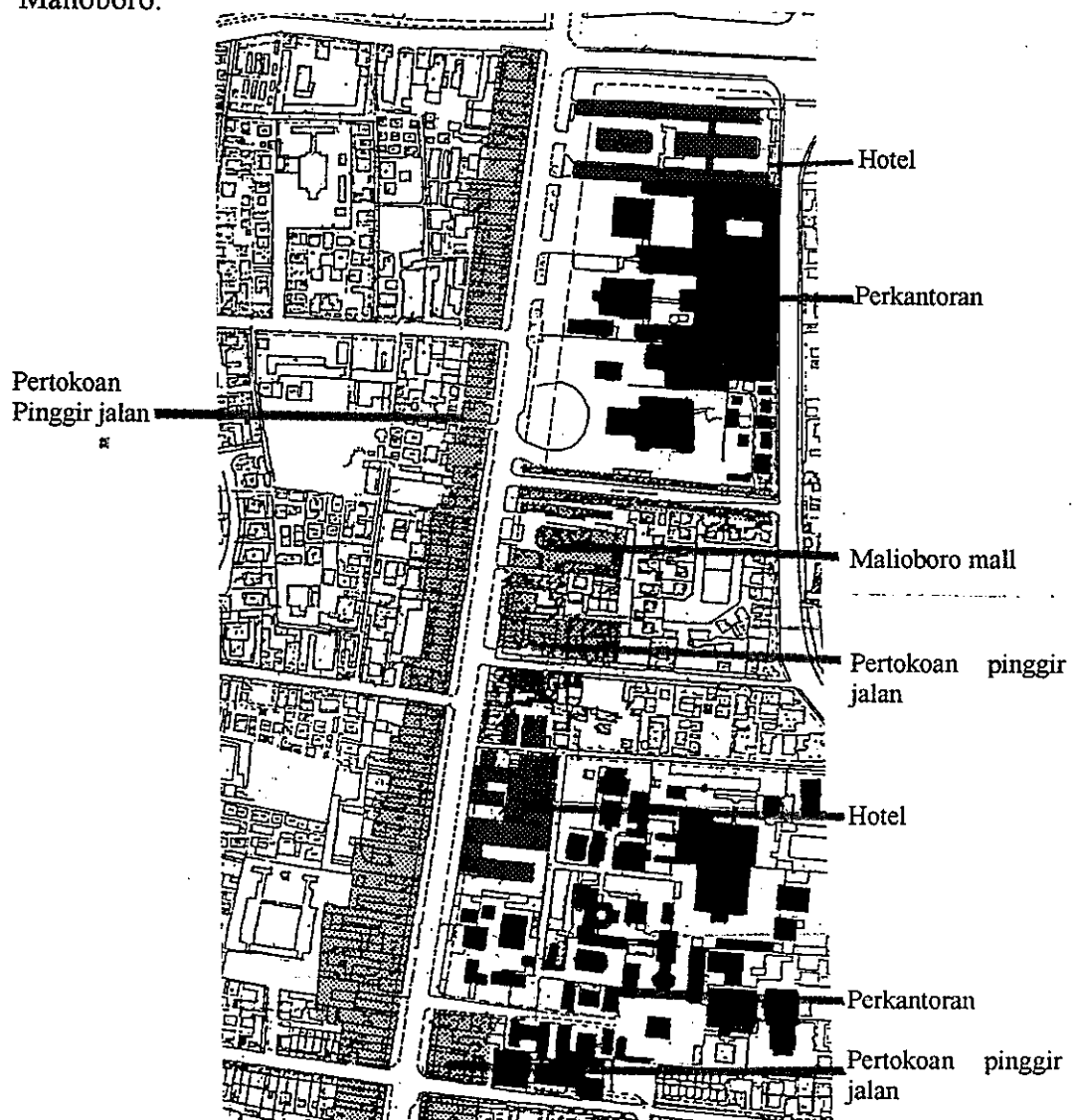
Didepan deretan kolom tersebut tepatnya dimuka arkade dipakai tempat pemberhentian angkutan tradisional dengan kegiatan pedagang informalnya menjadi satu kesatuan menguatkan karakter penampilan bangunan. Kegiatan pedagang informal ini juga terdapat disepanjang pedestrian, terutama didepan Hotel Garuda. Kawasan pedestrian di sisi Timur, disamping untuk pejalan kaki juga dipakai untuk tempat parkir kendaraan roda dua. Sedangkan ruang terbuka yang terdapat di sepanjang koridor kawasan Malioboro hanya terdapat di muka hotel Garuda dan kompleks perkantoran. Kegiatan yang berkembang terutama di depan Hotel Garuda terdiri pedagang gerobak dorong pada waktu pagi hari dan malam hari dipakai pedagang lesehan.

Penggunaan tanah di sekitar jalan Malioboro terdiri dari perdagangan, hotel, kantor pos, dan bank dengan kegiatan yang paling menonjol adalah kegiatan perdagangan, perkantoran serta pariwisata. Kegiatan pertokoan banyak menempati lokasi disisi sebelah Barat dari pada sebelah Timur sedangkan sisi Timur didominasi oleh kegiatan perkantoran, hotel, museum. Pertokoan pinggir jalan banyak berdiri menempati disisi Timur dengan selasar penghubung bangunan berbentuk arkade. Arkade ini banyak dipergunakan oleh perdagangan informal. Perdagangan informal tersebut menempati sebagian ruang dari selasar bangunan di muka sepanjang pertokoan. Dengan keberadaannya pedagang informal menambah menarik suasana di muka pertokoan, sehingga suasana tersebut dapat menjadi karakteristik lingkungan di jalan Malioboro. Fasilitas pelengkap pendukung kegiatan lingkungan kawasan Maliboro telah disediakan tempat parkir kendaraan roda empat terletak di tempat-tempat tertentu, yaitu sekitar jalan perwakilan, jalan Sosrowijayan, jalan Dagen, hotel Garuda, hotel Mutiara dan didalam pusat perbelanjaan Maliboro Mal. Sedangkan untuk tempat parkir untuk angkutan tradisional, seperti becak, andong, diletakkan di muka pertokoan. Kendaraan roda dua banyak menempati sepanjang sisi Timur di

depan pertokoan . Secara keseluruhan kegiatan dan fasilitas pendukungnya membentuk citra kota tersendiri khususnya sepanjang jalan Malioboro.

#### 4.6. Pola Tata Guna Tanah.

Penggunaan tanah sepanjang jalan Malioboro tidak hanya untuk perdagangan tadisional saja tetapi juga diperuntukkan perdagangan modern, daerah perkantoran pemerintah, hotel, museum dan gedung Agung. Persebaran pola tata guna tanah secara keseluruhan dengan bentuk linier memanjang di jalan Malioboro.



Peta 4.4

**Pola Penggunaan Tanah di Jalan Malioboro**



Peruntukan tanah tersebut paling banyak untuk kegiatan perdagangan baik formal maupun informal disepanjang jalan Malioboro. Sedangkan penggunaan tanah di sisi Timur dan sisi Barat mempunyai karakteristik penggunaan berbeda yaitu di sisi Barat banyak didominasi oleh peruntukan perdagangan, dan di sisi Timur banyak diperuntukkan perkantoran pemerintah, perhotelan dan perdagangan modern.

No	Peruntukan tanah	Barat	Timur
1.	Pasar/mall	-	+
2.	toko pinggir jalan	++	+
3.	Hotel	-	++
4.	Perkantoran	+	++
5.	Bioskop	+	-

Keterangan :

- tidak ada

+ ada

++ banyak

Tabel 4.3.  
Peruntukan Tanah.

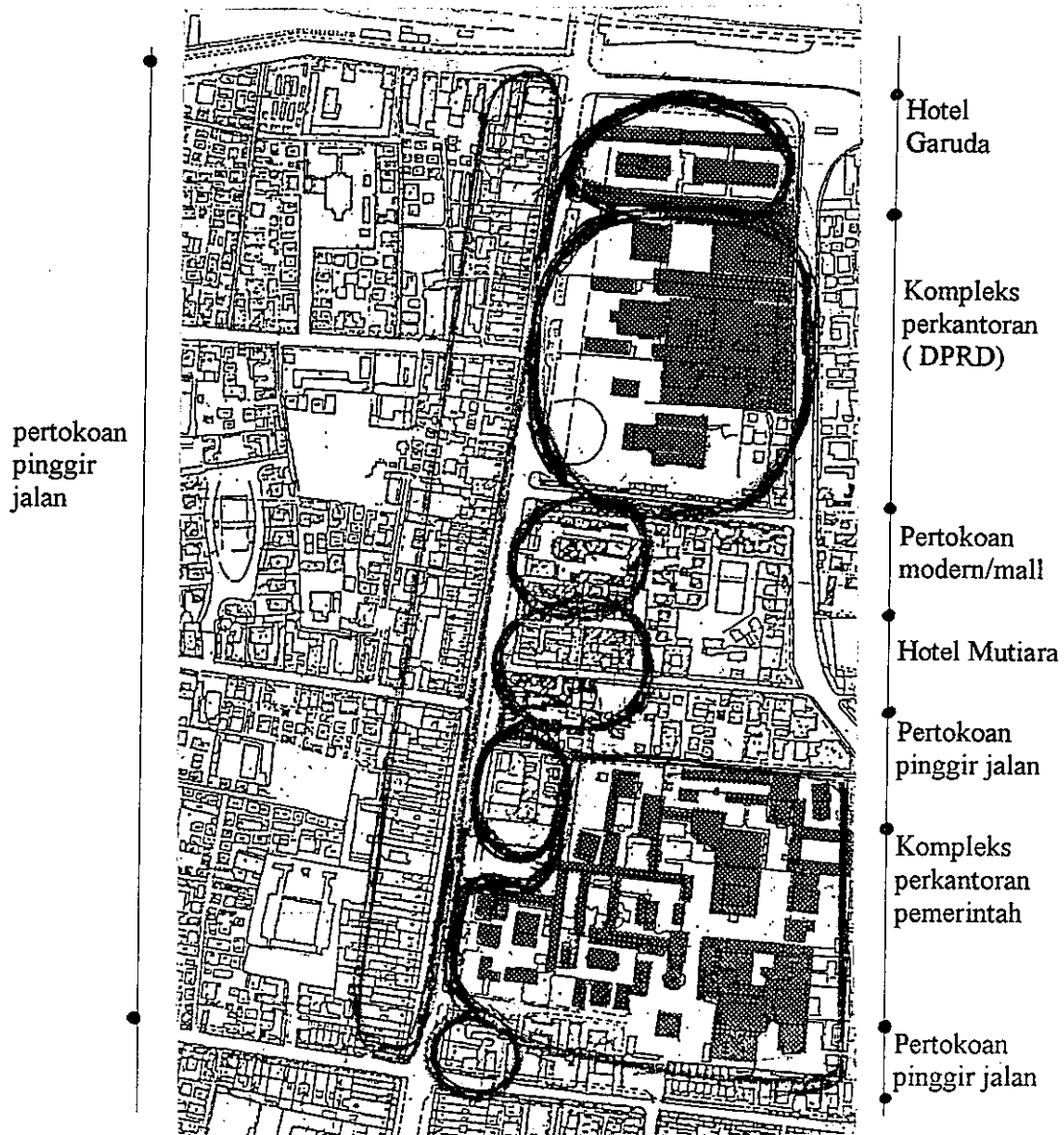
Dengan berbagai penggunaan tanah di sepanjang jalan Malioboro mengakibatkan terjadi pergerakan pemakai bangunan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan. Pergerakan manusia tersebut yang paling banyak berada di sepanjang pertokoan di sisi Barat, karena sebagian besar peruntukan tanah di sisi Barat banyak dipakai untuk deretan pertokoan pinggir jalan dalam satu ruangan yang menerus dari arah Utara-Selatan. Penggunaan tanah di sisi Timur banyak digunakan untuk perkantoran pemerintah, perhotelan, pasar dan pertokoan dengan fasilitas modern.

#### 4.7. Karakteristik Lingkungan.

Lingkungan pertokoan pinggir jalan sepanjang jalan Malioboro, sangat didukung dengan kegiatan yang ada disekitar jalan Malioboro yang terdiri :

- **Kegiatan perkantoran.**

Kegiatan perkantoran yang ada kantor Dinas Pariwisata dan kompleks perkantoran Pemerintah Daerah Tingkat I DIY, kantor Dinas Pekerjaan Umum dan Gedung DPRD Tingkat I DIY yang banyak disisi Timur dan Gedung Perpustakaan Wilayah , Gedung Agung berada di sisi Barat.



Peta 4.5.  
**Karakteristik Lingkungan  
 Pertokoan Pinggir Jalan  
 Di Jalan Malioboro**

- **Kegiatan Pariwisata dan Budaya.**

Kegiatan Pariwisata disamping obyek Keraton juga Museum Benteng Vredeborg yang sekarang ini berfungsi untuk museum, kegiatan dulu untuk teater dan tempat kumpul seniman di Gedung Seni Sono. Pendukung kegiatan pariwisata adalah Hotel Garuda, serta hotel Mutiara, disamping itu disekitar pertokoan terdapat penginapan yang awalnya perumahan penduduk terutama di daerah Sosrowijayan. Disamping itu juga sepanjang jalan Dagen juga banyak penginapan sebagai fasilitas wisatawan.

- **Kegiatan Perdagangan.**

Kegiatan perdagangan yang ada disamping pertokoan dan pedagang kaki lima juga terdapat pasar tradisisonal Beringharjo, sekarang ini justru nampak lebih marak dengan dibangunnya di belakang pasar dengan pertokoan yang sudah dilengkapi fasilitas parkir tersendiri. Disamping itu hadirnya kegiatan perdagangan modern ( Malioboro mall) ditengah - tengah pertokoan pinggir jalan menambah maraknya kegiatan perdagangan di sepanjang jalan Malioboro. Lokasi Malioboro mall berada disisi Timur yang menyatu dengan perdagangan tradisisonal yang sifatnya perdagangan eceran. Selasar bangunan Malioboro mall hanya dipakai untuk pejalan kaki saja, dan kegiatan perdagangan sektor informal tidak ada.

di daerah Sosrowijayan. Disamping itu juga sepanjang jalan Dagen juga banyak penginapan sebagai fasilitas wisatawan.

- **Kegiatan Perdagangan.**

Kegiatan perdagangan yang ada disamping pertokoan dan pedagang kaki lima juga terdapat pasar tradisisonal Beringharjo, sekarang ini justru nampak lebih marak dengan dibangunnya di belakang pasar dengan pertokoan yang sudah dilengkapi fasilitas parkir tersendiri. Disamping itu hadirnya kegiatan perdagangan modern ( Malioboro mall) ditengah - tengah pertokoan pinggir

jalan menambah maraknya kegiatan perdagangan di sepanjang jalan Malioboro. Lokasi Malioboro mall berada disisi Timur yang menyatu dengan perdagangan tradisional yang sifatnya perdagangan eceran. Selasar bangunan Malioboro mall hanya dipakai untuk pejalan kaki saja, dan kegiatan perdagangan sektor informal tidak ada.

#### **4.8 Karakteristik Pertokoan Pinggir Jalan di jalan Malioboro.**

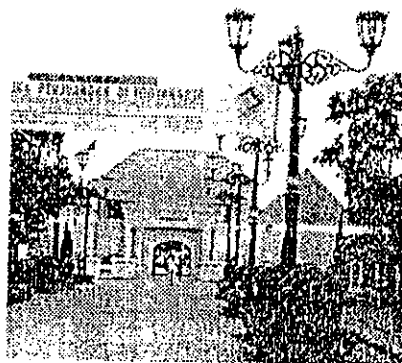
##### **4.8.1 Bentuk Bangunan.**

Bentuk pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro mempunyai karakteristik berbeda, di sisi sebelah Barat bentuk pertokoan pinggir jalan satu sama lain menerus yang dihubungkan dengan selasar penghubung antar pertokoan tertutup atap berbentuk arkade, bentuk ini mulai diprakarsai pada tahun 1970. Awalnya bentuk pertokoan pinggir jalan memakai selasar bangunan, kemudian dinding rumah yang berbatasan dengan jalan diundurkan sekitar 5 m. Setelah itu bangunan pertokoan berubah menjadi deretan arkade yang memanjang sejajar jalan Malioboro. Perubahan bangunan pertokoan tersebut dilakukan tidak merubah tampak bangunan bernilai yaitu dengan cara mempertahankan keaslian fasade bangunan. Kolom-kolom yang berderet saat ini, awalnya merupakan dinding pembatas terhadap selasar bangunan, dan jalur lambat lambat sekarang ini awalnya merupakan selasar bangunan.

Tampak bangunan pertokoan pinggir jalan di sepanjang jalan Malioboro terdiri berbagai fungsi dan langgam, dengan mempunyai ketinggian antara 1 hingga 8 lantai. Fungsi bangunan sebagian besar adalah pertokoan dengan bentuk diatas selasar bangunan terdiri deretan papan reklame sepanjang pertokoan, dengan langgam arsitektur bangunan dapat dibedakan terdiri langgam kolonial, langgam art-deco, langgam pecinan, dan langgam bangunan baru. (*Hatmoko. 1992*)

- **Langgam kolonial**, dengan ciri bangunan Belanda abad 18-19 terdapat diujung Selatan ( benteng Vredeburg, Gedung Agung ).

- **Langgam Art Deco**, dengan ciri bangunan Belanda awal abad 20 yang banyak mengacu pada langgam dekoratif, terdapat dibagian Utara ( Hotel garuda dan sekitarnya ).
- **Langgam Pecinan**, berupa rumah-rumah toko cina 2 lantai dengan atap pelana dan beranda atasnya ( banyak tertutup papan reklame), terdapat di Utara Pasar Beringharjo.
- **Langgam bangunan baru**, berupa bangunan hasil renovasi dengan ciri langgam arsitektur modern ( misalnya toko Samijaya ), langgam arsitektur modern ( misalnya Malioboro Mal ) dan langgam bebas tanpa tambahan apapun selain ekspresi bangunan perdagangan dengan ciri papan reklame.



Kolonial



Art Deco



Bangunan Cina



Modern



Post Modern



Langgam Bebas

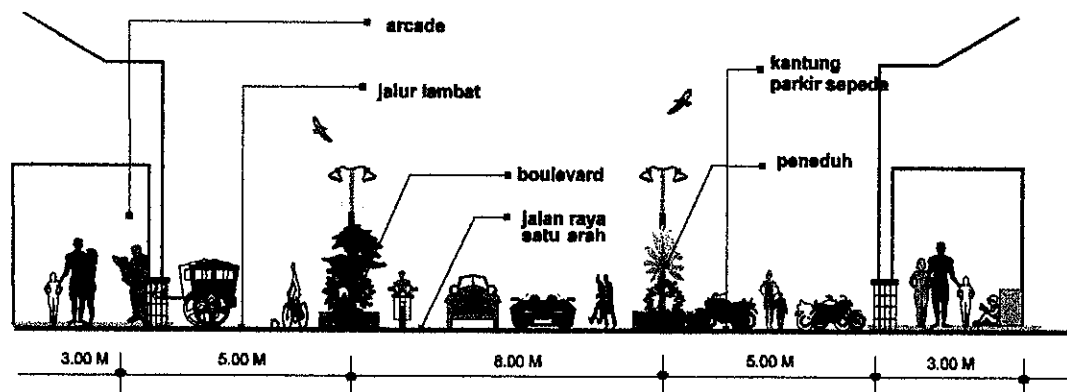
Gambar 4.4.  
Berbagai langgam bangunan  
di jalan Malioboro.

Didalam usaha pelestarian bentuk bangunan tersebut telah ditetapkan didalam kebijakan pembentuk citra kota di sepanjang Malioboro. Kebijakan pelestarian bangunan menyangkut komponen fisik dan non fisik. Didalam kebijakan tersebut tercantum ketentuan bahwa komponen fisik diarahkan kepada usaha pelestarian dan pengembangan arsitektur kota. Sedangkan hal yang menyangkut dengan komponen non fisik mencakup usaha pelestarian dan pengembangan kegiatan yang berkarakter Yogyakarta dengan penekanan pewadahnya. Orientasi kedudukan jalan Malioboro merupakan bagian dari sumbu Krapyak-Keraton-Tugu, yang sekarang ini telah ditetapkan menjadi inti pelestarian. Didalam rangka perwujudan tersebut maka ketetapan untuk bangunan di sepanjang Malioboro disamping berhubungan dengan mempertahankan pelestarian citra kota juga telah ditentukan ketinggian bangunan dengan perbandingan 2:1 atau tidak melebihi garis imajiner dengan sudut 45 derajat diambil dari jalan kearah samping kiri dan kanan. Ketentuan tersebut juga memperhatikan lingkungan Malioboro mempunyai nilai sejarah tentang peranan perkembangan kota Yogyakarta.

Sekarang ini bentuk bangunan yang berkembang telah mengikuti ketentuan yang telah ditetapkan seperti bentuk bangunan Malioboro Mal, dengan memberikan fasilitas ruang yang lebih modern. Akan tetapi kegiatan yang berkarakter yogyakarta ditempatkan di dalam bangunan, sehingga fungsi selasar bangunan berbentuk arkade tersebut hanya diperuntukkan untuk pejalan kaki saja.

Namun sebagian besar penggunaan ruang arkade didepan pertokoan masih dipakai oleh pedagang kaki lima yang menetap disitu dengan ukuran lebar 3-5 tegel ( 90-150 cm ). Jenis perdagangannya terdiri beraneka jenis seperti hasil kerajinan, pakaian, tas, sepatu, hiasan lampu, buku pelajaran, lukisan dll, yang semuanya telah dikoordinir koperasi Tri Darma dan koperasi Pelmani. (Nurhikmah Budi H, 1996 ). Fungsi bangunan pertokoan awalnya dipergunakan untuk rumah tinggal dan toko pecinan, tetapi sekarang ini telah beralih fungsi yaitu mayoritas bangunan dipakai untuk pertokoan tradisional dan modern.

Penataan ruang luar bangunan pertokoan pinggir jalan Malioboro banyak bangunan merapat langsung dengan jalan jalur lambat dengan dibatasi oleh kolom-kolom penopang atap selasar ( khususnya pertokoan di sisi Barat ). Sedangkan bangunan pertokoan di sisi Timur dilengkapi dengan pelebaran trotoar sebagai pembatas dengan jalur cepat, yang dipakai untuk pedestrian dan tempat parkir kendaraan roda dua.

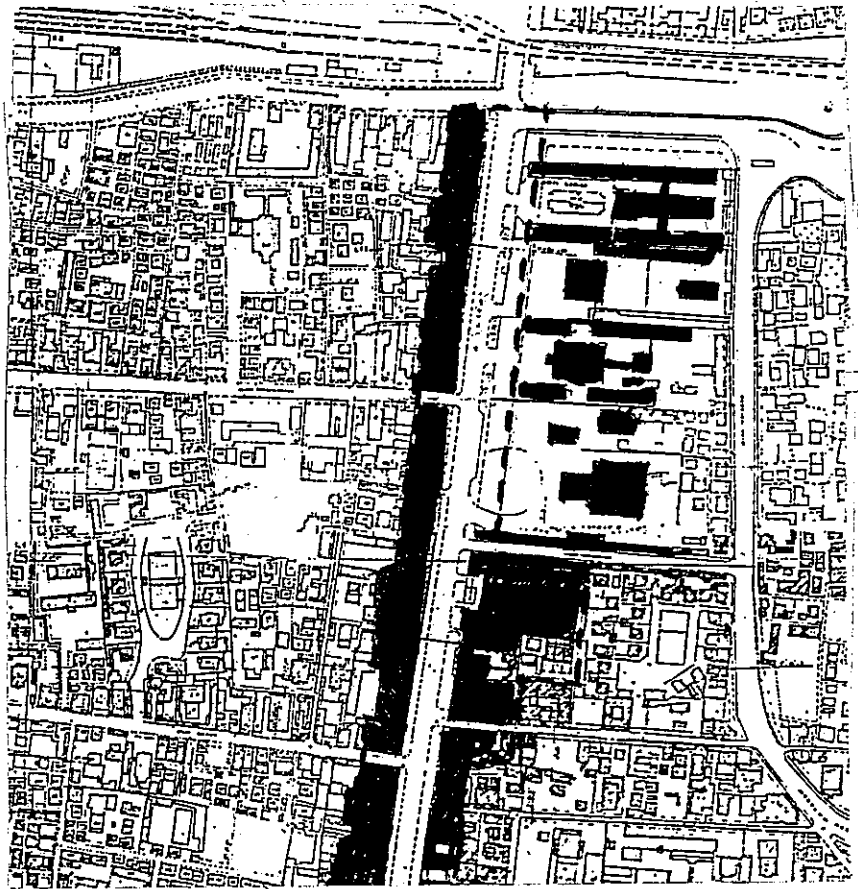


Gambar 4.5  
Potongan bangunan pertokoan terhadap ruang luar

Pembagian ruang pertokoan sisi Barat dan Timur dibagi beberapa bagian jalan, yaitu jalur cepat untuk kendaraan bermotor dengan lebar jalan 8 m, jalur lambat untuk kendaraan bermotor selebar 6 m dengan bagian tertentu terdapat pelebaran 1,5 m untuk dipakai parkir becak khususnya disisi Barat. Kendaraan roda dua banyak berparkir di pedestrian sisi Timur sepanjang pertokoan. Pedestrian tersebut berbatasan langsung dengan jalur cepat dengan pembatas jalan dengan pot bunga selebar 1,5 m. Bangunan pertokoan sisi Barat berbatasan langsung dengan jalur lambat, dengan pembatas berupa deretan kolom dan berbatasan langsung dengan jalur lambat, tetapi dibagian tertentu terdapat pelebaran trotoar. Garis pembatas jalur lambat tersebut dipakai tempat pemberhentian angkutan tradisional , sedangkan pelebaran trotoar dipakai oleh pedagang kaki lima memakai kereta dorong dan pelebaran kegiatan pedagang kaki lima lainnya.

Bentuk kerapatan bangunan terhadap jalan dapat dilihat melalui *figure ground* , baik dari sisi Barat dan Timur dengan bentuk ruang berbeda sesuai dengan

peruntukan lahan yaitu sebelah Timur banyak digunakan untuk hotel, perkantoran. Ruang terbuka yang terjadi hanya terdapat dimuka hotel Garuda dan Kompleks Perkantoran Pemerintah.



Peta 4.6  
Bentuk pertokoan pinggir jalan  
melalui *figure ground*

Melihat bentuk tersebut sangat kelihatan bangunan pertokoan sepanjang jalan Malioboro khususnya sisi Barat menempel langsung dengan jalur lambat, tetapi disisi lain kelihatan terdapat ruang terbuka khususnya di depan Hotel Garuda dan kompleks perkantoran.

Di dalam arkade terdapat kegiatan terdiri pedagang informal yang menjual hasil kerajinan kulit ( ikat pinggang, sepatu, tas, hiasan dinding, dompet ), fashion ( pakaian jadi, celana, dan kaos ), kerajinan patung, cinderamata, jam



tangan, telepon genggam. Jenis kegiatan perdagangan tersebut memanjang dari arkade didepan toko kerajinan "Marlboro" di ujung Utara sampai dengan jalan Pasar Kembang di ujung Selatan, yaitu tepatnya berada di tepi jalan Pajeksan.



Gambar 4.6

**Bangunan pertokoan dengan berbagai kegiatan di dalam arkade  
dengan kegiatan pedagang kaki lima dan pejalan kaki.**

Pertokoan di sisi Timur, bentuk arkade hanya berada di depan Hotel Mutiara I sampai dengan Samijaya dan toko Apotik Maranatha sampai dengan jalan Suryamajan. Sedangkan lainnya berupa trotoar dari Hotel Mutiara II sampai dengan Kantor Kependudukan. Kegiatan pedagang kaki lima yang paling banyak berdagang jenis makanan dan buah-buahan dan sebagian lagi berupa fashion.

Namun bangunan pertokoan dengan fasilitas modern, semua kegiatan perbelanjaan dilakukan dalam bangunan yang dilengkapi dengan bentuk interior dan ekterior lebih nyaman. Sedangkan arkadanya hanya dipakai untuk pejalan kaki saja, sehingga arkade kelihatan bersih dan terasa longgar, khususnya di bangunan Malioboro Mal.



Gambar 4.7

**Kegiatan di arkade bangunan pertokoan pinggir jalan  
dengan fasilitas modern, hanya diperuntukkan pejalan kaki saja**

Akan tetapi kegiatan yang banyak dilakukan didepan bangunan Malioboro Mal adalah kegiatan parkir kendaraan. Kegiatan parkir kendaraan roda dua banyak menempati didepan Malioboro Mal, dengan jumlahnya lebih banyak dari pada tempat parkir disekitar trotoar lainnya. Disamping itu kegiatan parkir kendaraan roda empat telah disediakan tempat parkir untuk kendaraan roda empat yaitu di lantai bawah (*ground floor*).

#### **4.8.2. Ruang Luar Kota.**

Pembagian ruang luar antara kedua bangunan pertokoan sisi Barat dan sisi Timur adalah terdiri jalur untuk angkutan tradisional, jalur lalu lintas kendaraan roda dua dan roda empat, dan kawasan pejalan kaki. Ketiga jalur pencapaian tersebut dibatasi dengan pembatas yang berupa pot bunga dengan dilengkapi kekhasan lampu penerangan jalan. Ruang luar tersebut sebagian besar dipakai untuk kegiatan lalu lintas roda empat, roda dua dan angkutan tradisional, akan tetapi untuk pencapaian antar kedua kompleks perbelanjaan di depannya telah dilengkapi dengan jalur penyeberangan pejalan kaki menuju ke pertokoan di depannya melewati jalur penyeberangan berupa *zebra cross*.

Ruang luar secara visual nampak terlihat berupa deretan pertokoan dari ujung Utara sampai Selatan, dengan dihiasi neon untuk memberikan karakter masing-

masing pertokoan pada malam hari, sehingga akan terlihat deretan reklame sebagai identitas masing-masing pertokoan.



Gambar 4.8

**Deretan etalase dan neon untuk reklame dengan dibawahnya dipakai pejalan kaki dan parkir roda dua.**

Daya tarik inilah diharapkan dapat menarik pengunjung disamping dengan berbagai jenis perdagangan dan cara layanan masing-masing pertokoan. Jenis perdagangan yang dijual tertulis pada masing-masing reklame, sehingga secara keseluruhan membentuk pemandangan di koridor jalan Malioboro lebih menarik baik diwaktu malam hari maupun siang hari. Fenomena ruang luar di koridor jalan Malioboro juga diwarnai oleh kehadiran pedagang kaki lima, pedagang memakai kereta dorong dan kegiatan angkutan tradisional yang banyak mangkal didepan arkade pertokoan.



Gambar 4.9

**Deretan pedagang kaki lima dan pangkalan angkutan tradisional ( becak,andong).**

Elemen street furniture yang ada berupa pot tanaman yang terletak diantara jalur kendaraan dengan dilengkapi dengan lampu hias sebagai penerangan jalan. Tanaman peneduh sebagai elemen penghijauan terdapat disisi Timur dari ujung Utara sampai dengan Malioboro Mal yaitu tepatnya di depan hotel Garuda dan Kompleks perkantoran, dengan kegiatan dibawahnya pedagang kaki lima dengan kereta dorong, dengan jualan es, bakso dll.



Gambar 4.10  
Penghijauan sebagai peneduh untuk pejalan kaki terdapat disisi Timur,  
dengan kegiatan pedagang informal memakai kereta dorong.

Secara keseluruhan karakter visual di kawasan Malioboro tidak terlepas dari perilaku kegiatan sektor informal, seperti kehadiran pedagang kaki lima, berbelanja, berekreasi yang memberi warna pada kekhasan tersendiri. Disamping itu kejelasan masa bangunan memperkuat kejelasan terhadap kehadiran masing-masing pertokoan. Dengan keterpaduan visual dan fasade akan memberikan citra pemakai terhadap karakter visual.

#### **4.8.3. Lokasi.**

Letak pertokoan pinggir jalan sepanjang di jalan Malioboro, sebagian besar berada disisi Barat dengan batasan bangunan langsung menempel dengan jalur lambat. Sedangkan batasannya anatara bangunan dan jalur lambat tersebut dibatasi oleh arkade. Namun untuk pertokoan pinggir jalan disisi Timur batasannya disamping dibatasi oleh arkade juga dengan pelebaran trotoar. Secara

keseluruhan lokasi untuk pertokoan pinggir jalan sisi Barat berderet lebih panjang dari pada sisi Timur karena sisi Timur deretan bangunan banyak bercampur dengan kegiatan perkantoran, hotel, pasar, mall.

#### **4.8.4. Pencapaian.**

Pencapaian menuju antar pertokoan pinggir jalan sepanjang jalan Malioboro banyak dengan berjalan kaki. Namun pencapaian fasilitas tempat pejalan kaki pertokoan sisi Barat sebagian sudah dipakai untuk kegiatan pedagang kaki lima. Alat transportasi yang ada disamping angkutan umum juga terdapat angkutan tradisional berupa andong dan becak.



Gambar 4.11

**Pencapaian antar pertokoan dilakukan dengan berjalan kaki  
Namun tempat tersebut sudah dipadati oleh kegiatan pedagang kaki lima.**

Paling unik, semua alat transportasi dengan angkutan roda empat maupun angkutan tradisional dapat hadir bersama-sama dengan ditempatkan jalur tersendiri.



Gambar 4.12

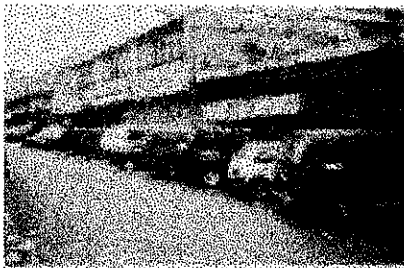
**Angkutan tradisional sebagai alat transportasi jarak pendek berupa becak dan andong, dengan tempat parkir berada sepanjang pertokoan disisi Barat.**

Pencapaian menuju ke Malioboro dapat dicapai melalui jalan Pasar Kembang, dan jalan Abu Bakar. Dan apabila akan berbelok lagi menuju ke Kawasan Malioboro harus melalui jalur yang melingkar yang menuju Kawasan Malioboro, yaitu melewati jalan Pasar Kembang dan jalan Abu Bakar. Fasilitas untuk kegiatan pencapaian seperti tempat parkir telah disediakan tempat parkir kendaraan empat yaitu di jalan Perwakilan, Jalan dan di belakang pasar Beringkarjo. Namun fasilitas parkir kendaraan roda masih memakai trotoar sisi Timur. Setelah dari masing-masing tempat parkir dilanjutkan dengan berjalan kaki menuju ke masing-masing pertokoan sepanjang jalan Malioboro. Pengunjung yang akan menuju ke pertokoan di depannya perlu dilakukan dengan menyeberang jalan Malioboro. Tempat penyeberangan berupa garis penyeberangan terletak di tempat tertentu yaitu di depan Malioboro Mal. Kemudian pencapaian dilanjutkan berjalan kaki dengan menyusuri arkade sepanjang pertokoan. Kegiatan yang ada di arkade sekarang ini selain dipakai untuk kegiatan berjalan kaki juga dipakai kegiatan pedagang kaki lima, sehingga ruangan didalam arkade mempunyai fungsi ganda. Kegiatan pedagang kaki lima menempati 2 sisi yaitu dengan orientasi membelakangi pertokoan dan menghadap pertokoan. Antara dua sisi deretan pedagang kaki lima dipakai untuk pejalan kaki. Akan tetapi jumlah pedagang kaki lima sudah melampaui batas maksimum, sehingga tempat untuk pejalan kaki semakin berkurang.

Sebagai batasan dengan petokoan, maka pemilik toko memberi tanda keset di tempat pintu masuk pertokoan agar tempat tersebut tidak ditutupi oleh pedagang kaki lima, dengan tujuan untuk mempermudah pencapaian menuju pertokoan.

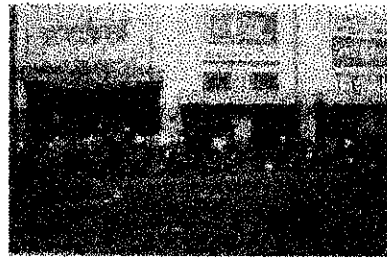
#### **4.8.5. P a r k i r**

Fasilitas tempat parkir yang ada terletak disepanjang jalan Perwakilan dan di Malioboro Mal khususnya untuk kendaraan roda empat. Selain itu fasilitas tempat parkir roda empat juga terdapat di Hotel Garuda, dan di belakang pasar Beringharjo. Sedangkan tempat di sepanjang trotoar sisi Timur sebagian dipergunakan untuk kendaraan roda dua. Angkutan tradisional seperti becak andong menempati di pinggir jalan lambat, yaitu tepatnya terletak di pinggir jalan pertokoan yang berbatasan dengan jalur lambat. Dengan demikian semua jenis kendaraan dengan angkutan tradisional mempunyai tempat parkir sendiri yang letaknya tidak jauh dengan pertokoan.



Gambar 4.13

Parkir mobil di sepanjang jalan Perwakilan



gambar 4.14

Parkir kendaraan roda dua di Malioboro Mall



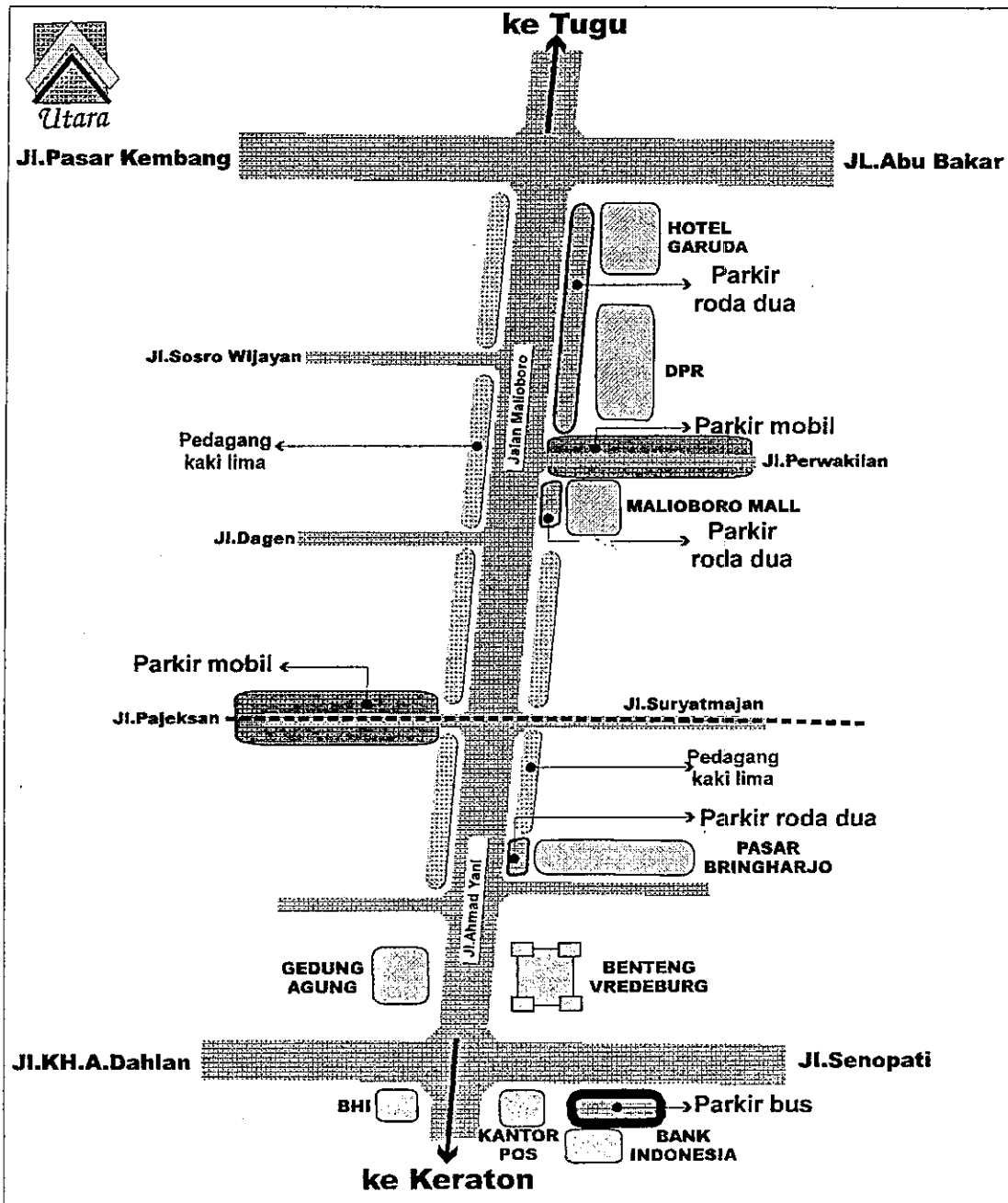
Gambar 4.15

Parkir kendaraan roda empat (mobil)  
masuk Malioboro Mall



Gambar 4.16

Parkir angkutan tradisional (becak) di sepanjang  
jalur lambat



Peta 4.18  
Lokasi parkir jalan Malioboro dan Jalan Ahmad Yani



Jumlah angkutan tradisional seperti becak parkir didepan arkade tiap toko rata-rata sebanyak 2 buah. Namun parkir andong terdapat di tempat tertentu seperti di depan toko Matahari, toko Ramai, toko Robinson dengan parkir menempel di jalur pemisah jalur lambat dan jalur cepat. Berdasarkan pengamatan jumlah kendaraan yang berparkir di Malioboro (kendaraan roda dua) dan jalan perwakilan (kendaraan roda empat).

- Jalan Malioboro (depan Malioboro Plaza)

Dengan waktu pengamatan jam 9.00 - 14.00 (maksimal 139, minimal 100) dan jam 17.30 - 20.30 (maksimal 150, minimal 100)

- Jalan Perwakilan

Dengan waktu pengamatan jam 10.00 - 13.00 (maksimal 193, minimal 95) dan jam 18.30 - 20.30 (maksimal 71, minimal 69).

Jumlah kendaraan roda dua yang parkir yang paling banyak diwaktu sore hari akan tetapi jumlah kendaraan roda empat yang paling banyak diwaktu pagi sampai siang hari. Dengan melihat jumlah kendaraan yang berparkir semakin menambah semarak kegiatan pusat perbelanjaan. Sedangkan penempatan tempat parkir terhadap pertokoan pinggir diletakkan merata, sehingga memudahkan untuk pencapaian. Hal ini seperti penempatan lokasi parkir angkutan tradisional dan kendaraan roda dua dapat langsung berhadapan dengan pertokoan.

Penempatan tempat parkir roda empat berada dipintu masuk menuju ke jalan Malioboro, yaitu di jalan perwakilan, jalan Dagen dan jalan Sosrowijayan.

#### **4.8.6. Jenis Perdagangan.**

Jenis perdagangan sepanjang pertokoan pinggir di jalan Malioboro terdiri dari pertokoan tradisional, pertokoan modern dan pedagang informal. Pertokoan pinggir jalan terdiri toko kain, toko keperluan sehari-hari, toko kerajinan kulit,

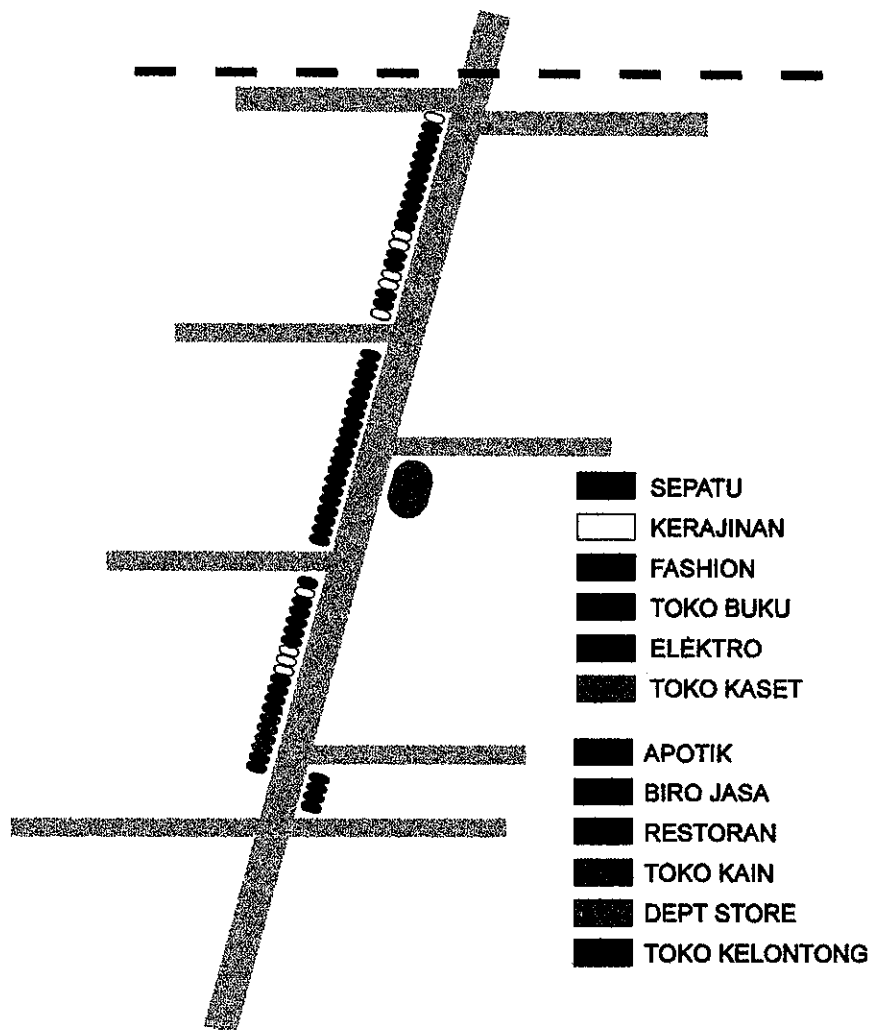
toko pakaian jadi, toko sepatu, apotik, toko kain dan plastik dll, dengan pengelompokkan jenis dagangan yang paling banyak adalah jenis toko fashion.

**Tabel 4.4**  
**Jenis Pertokoan**

No	Jenis pertokoan	Ps Kembang-Sosrowi jayan	Sosowijayan - Dagen	Dagen-Gandekan	Gandekan-Pejaksan	Jumlah
1.	sepatu	2	7	3	1	13
2	fashion	9	8	10	3	30
3.	restaurant	1	4	2	3	10
4	toko buku	1	1	1	-	3
5	elektro	3	-	3	1	6
6	kain	-	2	3	-	5
7	kerajinan	5	1	3	-	9
8	apotik	1	3	1	1	6
9	kelontong	-	2	2	2	6
10	Dept store	-	1	4	2	7
11	toko kaset	1	-	-	-	1
12	perpustakaan	1	-	-	-	1
13	biro jasa	1	-	-	-	1
14	Lain-lain	4	3	3	-	10
	JUMLAH	29	32	35	13	109

#### *Hasil survei*

Persebaran jenis pertokoan tersebut dari ujung Utara sampai Selatan banyak yang berjualan pakaian jadi dari pada yang lainnya. Pertokoan yang paling banyak dikunjungi oleh pengunjung adalah toko Ramai, Ramayana, Malioboro mall, Matahari dan toko Liman. Pertokoan tersebut banyak menjual keaneka ragaman dagangan, seperti pakaian jadi, alat kecantikan, perhiasan, sepatu, ikat pinggang, elektronik dll. Harga dan mutu barang yang dijual di pertokoan tidak sama dengan barang yang dijual oleh pedagang kaki lima didepannya. Dengan bermacam jenis dagangan baik dipertokoan maupun di pedagang kaki lima

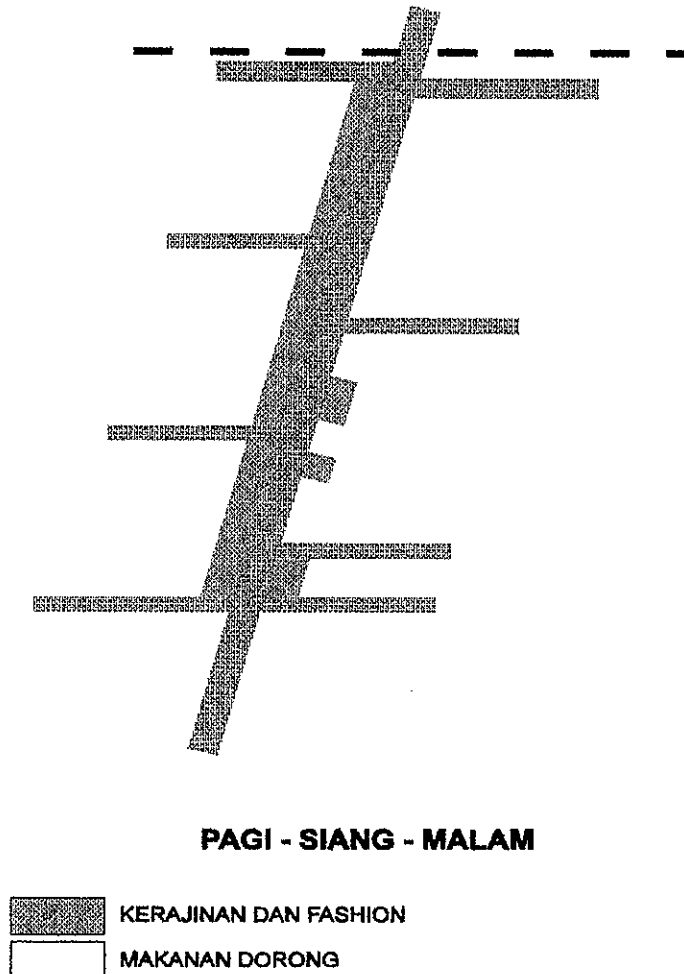


**Peta 4.7**  
**Persebaran jenis pertokoan di jalan Malioboro**  
**dari jalan Pasar Kembang sampai dengan jalan Pajeksan**  
*sumber hasil survai*

Pedagang informal banyak didominasi pedagang kaki lima dengan jenis dagangan yang dijual :

- pedagang kaki lima penjual kerajinan/cinderamata, termasuk penjual kerajinan kulit, batik, aksesoris/perhiasan, tas, sepatu, hiasan lampu, ikat pinggang, konveksi, buku, majalah, dan koran.

- Pedagang kaki lima penjual kelontong, poster, stempel, kunci, dompet, pigura dan lukisan, mainan, jam tangan, keajinan kayu berbentuk patung, dan kaca mata.

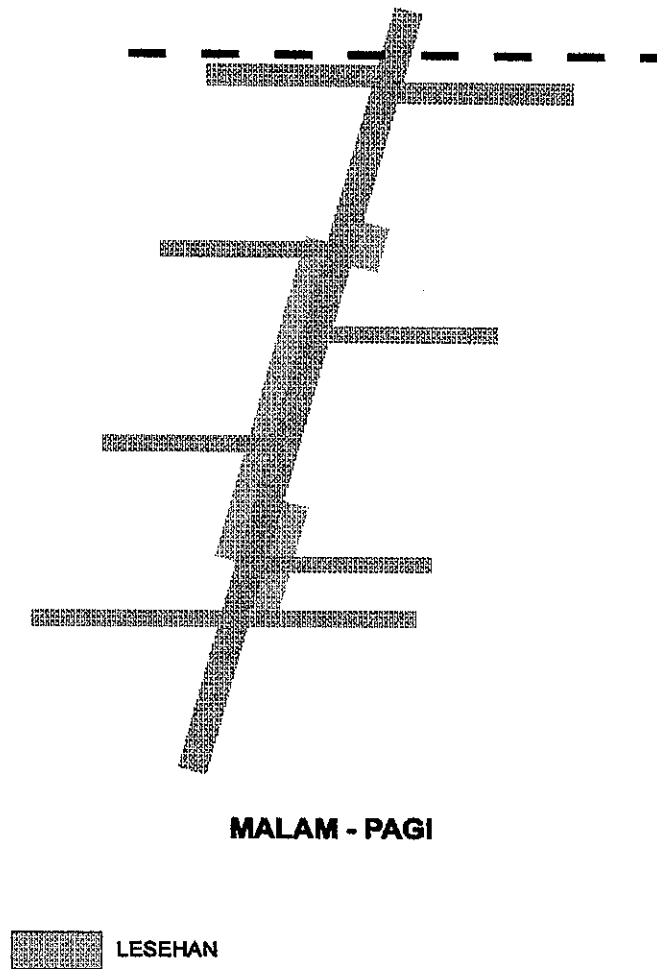


**Peta 4.8.**  
**Persebaran pedagang kaki lima, pada waktu pagi-siang dan sore.**

Posisi pedagang kaki lima dengan lokasi yang menghadap ke pertokoan dibawah koperasi Tri darma, dan yang membelakangi pertokoan yang tutup dibawah koperasi Pemalni. ( *Nurhikmah Budi H , 1996* ).

Pada waktu pagi-siang-malam pedagang kaki lima yang paling banyak dengan jenis dagangan adalah fashion dan kerajinan kulit. Kegiatan pedagang kaki lima ini banyak menempati sepanjang arkade sisi Barat.Sedangkan pada sisi Timur,

pedagang kaki lima dengan memakai gerobak dorong, dengan berjualan bakso, dan es campur. Pada waktu jam 21.00 WIB berganti menjadi kegiatan lesehan.



Peta 4.9

**Persebaran kegiatan pedagang lesehan di jalan Malioboro**

Ketika menjelang malam terjadi pergantian kegiatan antara pedagang kaki lima dengan pedagang lesehan, dengan menjual ayam goreng, gudeg, burung dara, pecel lele, nasi liwet, dengan yang paling banyak justru menjual burung dara.

Tetapi tidak semuanya pedestrian dan arkade ditempati pedagang lesehan, tetapi di tempat-tempat tertentu, seperti di depan Perkantoran pemerintah, di Arkade Toko Batik Terang Bulan dan sebagian lagi di arkade sisi Barat.

## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Menurut Proshansky, Ittelson dan Rivilin, secara umum kaitan antara karakteristik rancangan bangunan dan lingkungan, menimbulkan persepsi dan motivasi seseorang terhadap aspek kualitas lingkungan dan aktifitas manusia. (*Hamid Shirvani, 1985; 57*)

Adapun persoalan utama adalah aspek kualitas lingkungan yang memberikan manusia akan pengertian bagaimana bertingkah laku didalam setting tertentu. Hal ini menyangkut masalah peran dari identitas keunikan kualitas lingkungan. Sasaran dari pembahasan ini adalah memberikan kualitas lingkungan yang responsif bagi manusia, namun kebutuhan – kebutuhan kualitas lingkungan tidak dapat ditentukan hanya dengan mendengarkan dari para pengguna tentang sesuatu yang dibutuhkan. Melainkan juga diperlukan kebutuhan aspek kualitas lingkungan fisik yang diartikan melalui makna sosial tingkah laku yang mendasari dan persepsi pada kelompok pengguna.

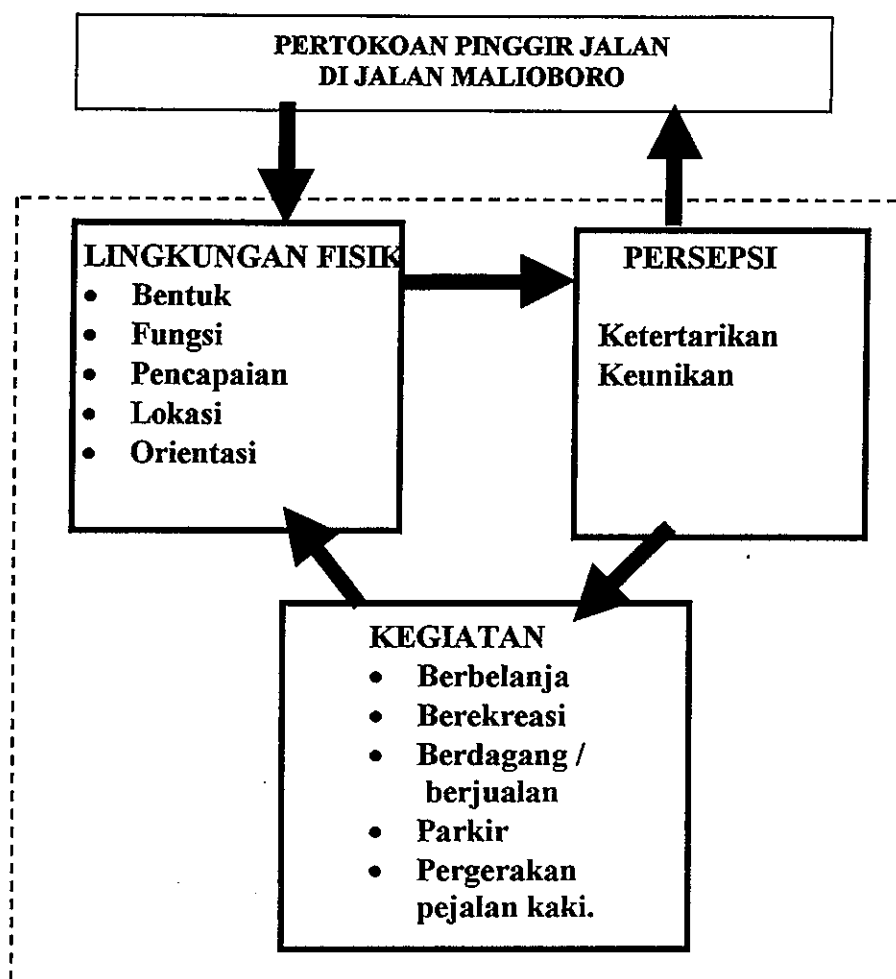
Menurut *Gutman ( 1966, 104-105 )* , pengalaman dan tingkah laku dapat membuat pola fisik untuk tujuan-tujuan sesuai dengan kebutuhan para pengguna dan berdasarkan kualitas lingkungan. Pola tingkah laku manusia tersebut merupakan hasil dari tanggapan pengguna bangunan terhadap suatu tempat atau obyek yang dihadapi dan kemudian menghasilkan persepsi. (*Hamid Shirvani, 1985 ; 64* )

Dalam pembahasan ini aspek kualitas lingkungan fisik yang mendasari dan persepsi pengguna pertokoan pinggir jalan adalah karakteristik rancangan bangunan yang menyangkut bentuk, lokasi, pencapaian, orientasi.

Sumber data diambil dengan cara pengamatan maupun dengan kuesioner dari berbagai responden pengguna pertokoan pinggir jalan yaitu pejalan kaki, pemilik toko, pedagang kaki lima, dan penduduk Yogyakarta. Hasil data yang didapat dari berbagai responden tersebut mempunyai persepsi dan motivasi terhadap karakteristik pertokoan

pinggir jalan dan kualitas lingkungan. Sedangkan karakteristik pertokoan pingir jalan yang ditekankan kepada fisik bangunan (bentuk, fungsi, lokasi) dan motivasi penggunaan perpaduan yaitu antara dorongan, tujuan, kesempatan pengunjung. (Darmanto Yatman, 1996 ; 173 ). Dari data responden pengguna pertokoan dikelompokkan kedalam aspek fisik terdiri dari bentuk, fungsi, orientasi, dan lokasi, sedangkan aspek persepsi sendiri terdiri dari kesukaan dan tidak suka ataupun ketertarikan serta keunikan terhadap pertokoan pinggir jalan sepanjang jalan Malioboro.

Adapun keterkaitan hubungan fisik terhadap persepsi adalah sebagai berikut:



**Diagram 5.1.**  
**Hubungan lingkungan fisik dengan**  
**persepsi pengguna pertokoan**

Dari hasil kuesioner yang didapat dari responden kemudian dikelompokkan berdasarkan kepada kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan meliputi bentuk, fungsi, orientasi, pencapaian dan lokasi dengan penilaian tiap pertanyaan dari nomer 1 sampai 10. Penilaian tersebut digolongkan menjadi 2 katagori :

- 0 - 4 : tidak setuju, dengan nilai 0
- 5 - 10 : setuju, dengan nilai 1

Dari penilaian tersebut selanjutnya dihitung jumlah responden yang menjawab setuju dan tidak setuju sehingga dapat dihitung jumlah responden yang masuk dalam kategori setuju. Untuk mempermudah identifikasi kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan, kriteria dibagi menjadi 2 kelompok yaitu (*Rapoport, 1980 ; 87*).

- Faktor pendorong, yaitu faktor yang berhubungan dengan motivasi pengunjung.
- Faktor penarik, yaitu faktor yang terdiri dari potensi fisik bangunan pertokoan pinggir jalan.

Faktor pendorong dari pengunjung didasarkan dari motivasi pengunjung yang terdiri dari tujuan orientasi dan motivasi dengan penjelasan sebagai berikut :

Tabel 5.1  
Kriteria Faktor Pendorong

No	Kriteria Teori	Keterangan
1	Tujuan - sesuatu yang ingin dicapai	Berjalan Berekreasi Berbelanja
2	Orientasi - areal pandangan yang dituju	sisi Barat sisi Timur
3	Motivasi - Dorongan untuk mencapai sesuatu	Tertarik jenis perdagangan Tertarik Keunikan Tertarik Barang agak murah Tergantung Kebutuhan

Kriteria untuk faktor penarik adalah dari faktor lingkungan fisik bangunan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi dan lingkungan sekitar. Faktor potensi pertokoan pinggir jalan tidak terlepas dari karakteristik pertokoan pinggir jalan yang



menyangkut bentuk, lokasi, pencapaian, orientasi, fungsi, dan konservasi, dengan penjelasan sebagai berikut :

**Tabel 5.2.**  
**Kriteria Faktor Penarik**

No	Kriteria Teori	Keterangan
1	Bentuk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linier terdiri dari pertokoan berderet sejajar disepanjang satu sisi atau dua sisi</li> <li>• Ruang antara jalan dan bangunan dipergunakan untuk parkir.</li> <li>• Tampak depan terdiri dari susunan blok bangunan yang dihubungkan dengan pedestrian yang tertutup atap</li> <li>• Elemen pendukung bentuk bangunan terdiri dari selasar pertokoan dengan jarak antar pertokoan dengan bentuk arkade.</li> <li>• Ruang dalam untuk kegiatan perdagangan dengan memamerkan produk-produk jenis dagangan</li> </ul>
2	Fungsi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ruang luar untuk kegiatan pejalan kaki dari suatu tempat ke tempat lain dan bersifat rekreatif.</li> <li>• Kompleksitas menyangkut suatu tempat untuk beraneka ragam kegiatan.</li> <li>• Keunikan menyangkut ruang kegiatan tidak ada di tempat lain.</li> </ul>
3	Lokasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kemudahan pencapaian, dari sisi jalur transportasi maupun pejalan kaki</li> <li>• Kemudahan pencapaian dari tempat parkir menuju pertokoan</li> </ul>
4	Pencapaian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jarak antar pertokoan dan pusat kegiatan tidak jauh.</li> <li>• Rute pencapaian jelas, dan membutuhkan waktu sedikit</li> </ul>
5	Orientasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pelayanan skala lokal, regional</li> <li>• Kegiatan ekonomi untuk semua golongan masyarakat</li> <li>• Barang-barang produksi yang dipamerkan menarik dari berbagai jenis barang yang dibutuhkan pengunjung.</li> </ul>

Setelah dinilai dengan kriteria penilaian diatas, kemudian data ditabulasikan sesuai dengan tanggapan dari masing-masing responden. dengan cara pengolahan data sebagai berikut :

No.	Kriteria Teori	Nilai Tanggapan	Presentase terhadap Jumlah Tanggapan	Nilai % terhadap Jumlah Responden
A	B	C	D	E
	Total Tanggapan	F	G	H

Keterangan :

- A : Unsur urutan dari berbagai kriteria teori
- B : Kriteria teori yang dicari tanggapannya
- C : Jumlah yang memilih/tanggapan berdasarkan kriteria yang dicari, guna

mendapatkan nilai prosentase responden yang menjawab terhadap kreteria yang dicari.

- D : Nilai prosentase dari tanggapan dibandingkan dengan nilai total tanggapan yang dikalikan 100 %, untuk mencari prosentase dari responden yang menjawab pada kriteria yang bersangkutan terhadap keseluruhan responden yang menjawab, dengan rumusan :

$$D = \frac{C}{F} \times 100 \%$$

- E : Nilai prosentase didapatkan dari perbandingan nilai tanggapan dengan jumlah responden yang menjawab guna mendapatkan perbandingan yang memilih terhadap jumlah keseluruhan responden yang menjawab.

$$E = \frac{C}{I} \times 100 \%$$

- F : Jumlah tanggapan keseluruhan  
G : Jumlah keseluruhan prosentase dari tanggapan  
H : Jumlah keseluruhan nilai prosentase terhadap jumlah responden  
I : Menjawab  
J : Tidak Menjawab

Kemudian dilakukan pembuatan tabulasi dengan tujuan untuk mencari faktor yang diteliti dari berbagai responden., selanjutnya dibuat rangking kriteria pengembangan pertokoan yang dibutuhkan sesuai dengan tuntutan responden. Pengolahan data dihitung dengan cara membuat nilai rata-rata (*mean*), kemudian dipakai dasar untuk membuat rangking, dengan metode pangkat *Rank Spearman* .

### 5.1. Karakter Fisik Bangunan Pertokoan Pinggir Jalan.

Karakteristik bangunan bangunan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi yang berkaitan dengan persepsi pengguna pertokoan terdiri aspek bentuk ruang, fungsi, lokasi, pencapaian dan orientasi.

### **5.1.1. Bentuk Bangunan Ruang.**

Bangunan pertokoan pinggir jalan yang berbentuk linier sejajar dengan jalan Malioboro, dengan pembagian ruangnya berupa deretan pertokoan dan lorong yang beratap berbentuk arkade.

Susunan ruang tersebut mempunyai tampak bangunan yang terdiri dari susunan blok bangunan yang dihubungkan dengan trotoar yang beratap sehingga membentuk koridor. Bangunan pertokoan yang terletak disisi Timur susunan ruangnya berupa deretan pertokoan dengan lorong beratap yang diberi perluasan trotoar selebar 5 m.

### **5.1.2. Fungsi Ruang.**

Bangunan pertokoan pinggir jalan dengan susunan ruang yang sudah dijelaskan diatas mempunyai fungsi untuk kegiatan perdagangan eceran dan kegiatan perdagangan informal serta kegiatan pejalan kaki. Kegiatan pelayanan perdagangan informal menempati sebagian ruang untuk pejalan kaki, dengan ukuran 2 tegel kedepan dari batas pemilik toko dengan lebar 3 tegel. Kegiatan perdagangan informal menempati kapling menghadap pertokoan dan membelakangi pertokoan.

Pedagang informal yang menempati kapling di bawah arkade membelakangi toko dikelola oleh Pemalni yaitu perkumpulan pedagang jalan Malioboro dan Ahmad Yani. Tidak semua pedagang yang membelakangi toko termasuk anggota Pemalni, tetapi ada pedagang baru / musiman yang statusnya masih liar.

Pedagang kaki lima yang tempatnya menghadap pertokoan dikelola oleh Tri Darma, mereka memiliki kapling "resmi" seluas 5 x 5 tegel (1,5m x 1,5 m ) dengan saran meja display yang terbuat dari rangka besi dan papan triplek. Selain itu ada peraturan dan batasan dari Pemda, misalnya tinggi memamerkan dagangannya tidak lebih dari 1 m, agar tidak menutupi pandangan ke toko, dan setiap 2 atau 3 pedagang harus ada sela 1 m. Pada kenyataannya hampir sepanjang

trotoar penuh sesak sehingga menutupi pandangan ke toko dan seringkali setiap 2 atau 3 toko terdapat celah sempit (kurang 1 m) (*Nurhikmah, 1997*).

Pengelolaan pedagang informal tersebut ditangani oleh koperasi pedagang kaki lima Yogyakarta (KPKLY) dengan anggota pedagang-pedagang makanan dengan gerobak dorongan, seperti pedagang es dawet, baksi, nasi koboi (hik), pedagang makanan kecil, serta beberapa pedagang makanan lesehan.

Dahulu sekitar tahun 1980, kegiatan perdagangan formal berupa toko-toko kecil yang bernuansa tradisional yang hanya menawarkan beberapa jenis barang-barang dengan penataan konvensional. Namun akhir-akhir ini bermunculan pertokoan dengan nuansa modern, seperti Matahari, Robinson, Malioboro Mal, dan Ramai Mal. Perkembangan pelayanan perdagangan tersebut lambat laun akan mematikan toko-toko kecil yang masih konvensional ini. Dengan perkembangan tersebut masih ada beberapa pertokoan yang bertahan untuk bersaing, tetapi banyak juga toko yang tutup karena kalah bersaing. Kegiatan pelayanan perdagangan formal sekarang ini terdiri dari toko kain, toko keperluan sehari-hari, toko kerajinan kulit, toko pakaian jadi, toko sepatu, toko kain, apotik, toko batik, rumah makan, perpustakaan, biro jasa, dan plastik. Disamping itu juga sebagian pertokoan dipergunakan untuk kegiatan perkantoran (BHS Bank), perpustakaan dan biro jasa (PT Intran Tour).

Kegiatan Pejalan kaki, banyak dilakukan di sepanjang arkade pertokoan sisi Barat dan di sepanjang trotoar di sisi Barat. Sumber pergerakan pejalan kaki dimulai dari sisi Utara dengan menyusuri trotoar di depan Hotel Garuda (dari jalan Abubakar) dan menyusuri dari jalan Pasar Kembang. Sedangkan dari sisi Selatan pejalan kaki menyusuri trotoar yang berada di Gedung Agung (dari jalan KHA Dahlan) dan dari trotoar di depan Museum (jalan Senopati). Pergerakan pejalan kaki yang menyusuri trotoar sepanjang jalan Malioboro mempunyai arah dan tujuan berbeda-beda, sehingga ada tempat-tempat tertentu yang banyak diminati oleh pengunjung, seperti di arkade dan toko yang menawarkan berbagai jenis produk, seperti Malioboro Mal, Robinson, Toko Ramai, dan Matahari.

### **5.1.3. Lokasi.**

Letak bangunan pertokoan dekat dengan perkantoran, perhotelan ( Hotel Garuda dan Hotel Mutiara ), keraton Yogyakarta, Benteng Vredenburg, Pasar Beringharjo, dan penginapan wisatawan. Kedekatan tersebut, menjadi magnet pergerakan pengunjung dari satu tempat ke tempat lain .

Pergerakan pengunjung dapat memberikan maraknya suasana kegiatan sosial-ekonomi. Lokasi bangunan pertokoan dengan bentuk arkade, mempunyai garis sempadan 0 %, terhadap jalan, lebar arkade 3 m. Bangunan pertokoan lainnya ( sisi Timur ) diberi pelebaran trotoar selebar 5 m di depan arkade, sehingga bangunan pertokoan tidak menempel dengan jalan. Bangunan pertokoan yang paling banyak mempunyai arkade tersebut berada sisi Barat dari pada di sisi Timur, karena sisi Timur banyak daerah untuk perkantoran, perhotelan.

### **5.1.4. Pencapaian.**

Bangunan pertokoan pinggir jalan dapat dicapai melalui kendaraan umum ( bis kota ), angkutan tradisional ( becak, andong ), dan kendaraan pribadi baik dengan roda empat maupun roda dua. Pemberhentian sementara kendaraan pribadi dengan lokasi parkir di jalan Perwakilan, jalan Sosrowijayan, dan di dalam bangunan Malioboro Mal.

Di depan bangunan pertokoan pinggir jalan disediakan tempat parkir untuk angkutan tradisional yang langsung berhubungan dengan arkade pertokoan. Selain itu, tempat parkir roda dua diletakkan di sepanjang trotoar di depan bangunan pertokoan sisi Timur. Dari masing- masing tempat parkir tersebut berhubungan langsung dengan trotoar tempat pejalan kaki.

Namun jumlah kendaraan roda dua yang berparkir di trotoar yang paling banyak adalah di sepanjang trotoar depan hotel Garuda dan di Malioboro Mal dan tempat parkir roda empat di sepanjang jalan Perwakilan.

Dari tempat- tempat parkir pergerakan pejalan kaki banyak yang langsung menuju Malioboro Mal, ataupun menyeberang jalan menuju pertokoan

sisi Barat. Untuk menyeberang jalan Malioboro sudah mengalami kesulitan, karena sudah padat lalu lintasnya.

Pengunjung yang mengunjungi pertokoan banyak menganggap bahwa pedagang kaki lima sudah melampaui batas daya tampung di sepanjang arkade, sehingga untuk menuju pertokoan dari ujung ke ujung, mereka sudah terlalu capek. Hal ini disebabkan karena sekarang ini tempatnya sempit (sebagian dipakai untuk pedagang kaki lima), serta jenis barang yang ditawarkan banyak yang sama.

#### **5.1.5. Orientasi.**

Jenis dagangan yang di tawarkan dan dipamerkan di pertokoan dan di pedagang kaki lima berbeda jenisnya. Namun antara pedagang informal satu dengan lainnya banyak yang sama jenisnya seperti fashion, kerajinan kulit, ikat pinggang, tas, lampu, cinderamata berupa kalung, gelang, kipas, lukisan dll. Hal lain yang menarik dari perdagangan informal adalah barang yang dijual jenisnya tidak sama dengan barang yang ditawarkan di pertokoan.

Pengunjung akan mendapatkan harga yang murah bila pandai menawar. Keberadaan pedagang kaki lima itulah yang mengangkat citra Malioboro.

Malioboro dianggap sebagai pusat perbelanjaan yang paling lengkap di Yogyakarta. Dalam hal ini pertokoan besar seperti Malioboro Mal, Matahari, Ramai Mal serta pasar Brongharjo banyak menawarkan macam barang yang lebih lengkap. Selain itu ada anggapan bahwa apabila ke Yogyakarta belum mampir ke Malioboro dianggap belum pernah ke Yogyakarta. (*Kedaulatan Rakyat*, 1996).

### **5.2 Persepsi Pengguna Pertokoan.**

Pembahasan dari berbagai persepsi memakai dengan metode kesamaan isi. Sumber data diambil melalui cara pengamatan maupun dengan kuesioner dari berbagai responden pengguna pertokoan pinggir jalan yaitu pejalan kaki, pemilik toko, pedagang kaki lima, dan penduduk Yogyakarta. Hasil data yang didapat dari berbagai responden tersebut mempunyai persepsi dan motivasi terhadap tuntutan karakteristik pertokoan pinggir jalan dan kualitas lingkungan. Sedangkan

karakteristik pertokoan pingir jalan yang ditekankan kepada fisik bangunan (bentuk, fungsi, lokasi, pencapaian, orientasi) yang sudah dijelaskan sebelumnya dan proses data yang menyangkut interaksi manusia dengan lingkungannya yang diperoleh melalui persepsi, sedangkan persepsi ditentukan dari pengalaman dan pengalaman di pengaruhi oleh kebudayaan.

### 5.2.1. Persepsi Pengunjung

Pengunjung yang datang di pertokoan sepanjang jalan Malioboro mempunyai motivasi, tujuan dan orientasi berbeda-beda tergantung dengan kebutuhan masing-masing. Pengambilan data dari 60 responden dengan hari yang berbeda dan waktu yang berbeda selama 3 hari dimulai hari Sabtu, Minggu, Senin. Diperoleh data tujuan pejalan kaki banyak yang berjalan-jalan (40,6%) dibandingkan dengan data jumlah tujuan pejalan kaki secara keseluruhan. Selanjutnya ditinjau terhadap jumlah responden yang valid sejumlah 59 responden, tujuan pengunjung dengan berjalan kaki sebesar 88,1%.

**Tabel 5.3.**  
**Tujuan Pejalan Kaki ke Malioboro**  
**N= 60**

Label	Nama	Jumlah	Prosentase Tanggapan	Prosentase Responden
Tujuan Belanja	Belanja	37	28.9	62.7
Tujuan Berekresi	Rekreasi	39	30.5	66.1
Tujuan Berjalan-jalan	Jalan	52	40.6	88.1
Total Responden		128	100	216.9

tak menjawab 1  
menjawab 59

Persepsi yang dimiliki pengunjung adalah disamping berjalan-jalan juga rekreasi sambil berbelanja, kemudian orientasi pengunjung banyak cenderung di sisi Timur dari pada sisi Barat, dengan alasan sisi Timur terdapat mall dan Pasar Bringharjo. Data tujuan pengunjung menurut pembagian waktu yaitu pagi - siang, siang - sore, sore - petang, malam, yang paling banyak pengunjung untuk berjalan-jalan (88,1%) dan rekreasi (66,1%).

Tabel 5.4.

Tujuan Pergi Pejalan Kaki ke Malioboro menurut Pembagian Waktu  
N 60

Keterangan	Pagi - Siang	Siang - Sore	Sore - Petang	Malam	Total Baris
Tujuan Belanja	10	11	10	6	37 62.7
Tujuan Rekreasi	12	10	9	8	39 66.1
Tujuan Jalan-jalan	14	12	12	14	52 88.1
Total Kolom	15 25.4	14 23.7	15 25.4	15 25.4	59 100.0

tak menjawab 0  
menjawab 60

Motivasi pengunjung ke pertokoan di jalan Malioboro disamping banyak didukung oleh potensi pertokoan itu sendiri juga karena didukung adanya kawasan lingkungan bersejarah yaitu Keraton, Pasar Beringharjo, Benteng Vredenburg dan kawasan perkantoran serta hotel.

Menurut data yang didapat motivasi pengunjung ke pertokoan Malioboro mempunyai motivasi berbeda-beda. Motivasi tersebut banyak dipengaruhi oleh jenis perdagangan yang dijual dan citra kawasan itu sendiri dengan prosentase yang paling banyak adalah 83,3 % responden menyatakan tertarik terhadap jenis perdagangan dan 76,6 % responden tertarik terhadap citra kawasan di Malioboro.

Tabel 5.5.

Motivasi  
N 60

Motivasi	Jumlah	Prosentase	Prosentase Responden
Tertarik citra kawasan	46	32,9	76,7
Tertarik keunikan	44	31,4	73,3
Tertarik barang yang dijual	50	35,7	83,3
Total Responden	140	100	233,3

tak menjawab 0  
menjawab 60

Disamping itu mereka juga tertarik pada keunikan suasana di pertokoan pinggir jalan khususnya jalan Malioboro, dengan alasan suasana tersebut tidak ada di tempat lain.

Pengunjung tertarik terhadap barang-barang yang dijual dengan harga disamping murah juga mempunyai kekhasan tersendiri, kekhasan tersebut terdapat di pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro yang paling banyak justru di sisi Barat dengan keberadaan pedagang kaki lima bercampur dengan pertokoan.



Jenis dagangan pedagang Kaki Lima justru banyak dijadikan sasaran untuk dikunjungi oleh pengunjung sambil berjalan kaki menuju ke pertokoan di depannya.

Apabila motivasi tersebut dilihat dengan pembagian waktu dari pagi-siang, siang-sore, sore-petang dan malam, didapat banyak pengunjung mempunyai motivasi tertarik terhadap barang dijual secara keseluruhan (83,3%), banyak diminati dari siang-sore hari.

Tabel 5.6.  
Motivasi  
N 60

Keterangan	Pagi - Siang	Siang - Sore	Sore - Petang	Malam	Total Baris
Tertarik citra kawasan	12	11	12	11	46 74,7
Tertarik keunikan	11	9	13	11	44 73,3
Tertarik barang yang dijual	12	14	12	12	50 83,3
Total Kolom	15 25,0	15 25,0	15 25,0	15 25,0	60 100

tidak menjawab 0  
menjawab 60

Ketertarikan pengunjung terhadap citra kawasan, diminati oleh pengunjung terutama pada waktu pagi-siang, sore-petang, dengan alasan bahwa pagi-siang keunikan, citra kawasan pertokoan berbeda dengan suasana malam hari, dengan kehidupan perdagangan dari kegiatan pedagang kaki lima dengan pertokoan dan setelah jam 01.00 kehidupan beralih kepada perdagangan makanan dengan lesehannya.

Orientasi dari pengunjung banyak memilih sebelah Timur dari pagi sampai siang, yaitu apabila di waktu pagi sisi Timur dengan kegiatan mall, dan di waktu malam banyak pedagang lesehan menempati sisi Timur daripada sisi Barat.

Tabel 5.7.

**Orientasi**

N 60

Orientasi	Jumlah	Prosentase Responden	Prosentase terhadap responden
Sisi Barat	35	38,2	56,7
Sisi Timur	55	61,8	91,7
Total yang menanggapi	89	100	148,3

Potensi sisi Barat dan sisi Timur mempunyai karakteristik tersendiri dan yang paling banyak pertokoan pinggir jalan justru di sisi Barat, tetapi yang banyak dituju justru yang sisi Timur ( 61,8 % ), terutama Malioboro mal, dengan karakteristik pertokoan dengan suasana modern.

Potensi lingkungan yang menjadi tujuan pengunjung yang lokasi diluar daerah penelitian adalah pasar Beringharjo. Sebaliknya pertokoan pinggir jalan di sisi Barat dikunjungi terutama toko Robinson, Matahari, dan toko Ramai, dengan mayoritas pertokoan konveksi dan tekstil.

Sesuai data pengunjung yang didapat, pengunjung yang masuk ke pertokoan pinggir jalan tidak banyak bila dibandingkan dengan pengunjung yang lewat baik dengan tujuan berjalan-jalan maupun berbelanja di pedagang kaki lima.

Data orientasi pengunjung sesuai dengan waktu, sisi Timur banyak yang dikunjungi baik dari pagi-siang, siang-sore, sore-petang dan malam hari.

Tabel 5.8.

**Orientasi Perjalanan Pejalan Kaki ke Malioboro Menurut Pembagian Waktu**

N 60

Keterangan	Pagi - Siang	Siang - Sore	Sore - Petang	Malam	Total Baris
Sisi Barat	9	8	10	7	34 56.7
Sisi Timur	15	13	14	13	55 91.7
Total Kolom	15 25.0	15 25.0	15 25.0	15 25.0	60 100.0

tidak menjawab 0  
menjawab 60

Tujuan pengunjung pada waktu malam hari banyak memilih disisi Timur sebanyak 13 responden dari 60 responden , karena di sisi Timur banyak pedagang makanan lesehan membujur di pedestrian dari depan hotel Garuda sampai menempati selasar pertokoan.dengan jenis makanan hampir semuanya sama. Jumlah pengunjung yang memilih secara keseluruhan sebanyak 91,7 % dan disisi Barat 56,7 %. Kaitan antara tujuan dan orientasi pengunjung yang dibagi tiap hari Sabtu, Minggu dan Senin, sebanyak 60 responden.

- Pada hari Sabtu, pada jam 09.00 sampai jam 21.00 WIB, sebanyak 20 responden banyak memilih sisi Timur sebanyak 85 %, dengan tujuan berjalan-jalan sebesar 65 %, belanja 50 % serta rekreasi 45 %. Dan dipilih sisi Barat, alasan pengunjung dengan tujuan yang paling banyak adalah berjalan-jalan 45 %, dengan tujuan berbelanja (40 %) dan rekreasi 35 %. Jadi secara keseluruhan antara sisi Timur dan sisi Barat, banyak dipilih sisi Timur, tetapi tujuan pengunjung sama yaitu pertama adalah berjalan-jalan, baru kemudian berbelanja sambil rekreasi.

Tabel 5.9.  
**Tujuan dan Motivasi, Hari Sabtu**  
N 20

TUJUAN	ORIENTASI		TOTAL BARIS
	sisi Barat	sisi Timur	
Belanja	8 40,0	10 50,0	12 60,0
Rekreasi	7 35,0	9 45,0	11 55,0
Jalan-jalan	9 45,0	13 65,0	16 80,0
Total Kolom	9 45,0	17 85,0	20 100,0

- Pada hari Minggu dari jam 09.00 - 21.00 WIB, sebanyak 20 responden pergi ke pertokoan pinggir jalan dengan tujuan utama adalah berjalan-jalan, dengan orientasi yang dipilih sisiTimur (94,7 %) dan di sisi Barat sebesar 63,2%. Prosentase tersebut didapat dari hasil perhitungan 19 responden, dengan semuanya menjawab pertanyaan yang diberikan, dan 1 kuesioner tidak terjawab, sehingga didapat data sesuai dengan dibawah ini. Alasan responden

sisi Timur yang dipilih, karena disamping terdapat Malioboro Mall, terdapat berbagai jenis dagangan dan suasana ruang nyaman. Adapun tujuan utama di sisi Timur yang paling banyak jalan-jalan ( 84,2 %) dan baru belanja dan rekreasi.

Tabel 5.10  
Tujuan dan Orientasi , Hari Minggu  
N 20

TUJUAN	ORIENTASI		TOTAL BARIS
	SISI BARAT	SISI TIMUR	
Belanja	9 47,4	13 68,4	13 68,4
Rekreasi	8 42,1	12 63,2	12 63,2
Jalan-jalan	12 63,2	16 84,2	16 89,5
TOTAL KOLOM	12 63,2	18 94,7	19 100,0

Tidak menjawab 1  
menjawab 19

- Pada hari Senin dari jam 09.00 - 21.00 WIB, sebanyak 20 responden pergi ke pertokoan pinggir jalan dengan tujuan utama adalah berjalan-jalan, dengan orientasi yang dipilih sisi Timur (90 %) dan di sisi Barat sebesar 55 % . Prosentase tersebut didapat dari hasil perhitungan 20 responden, dengan semuanya menjawab pertanyaan yang diberikan, sehingga didapat data sesuai dengan tabel dibawah ini. Alasan responden sisi Timur yang dipilih, karena disamping terdapat Malioboro Mall, dan Pasar Beringharjo terdapat berbagai jenis dagangan dan suasana ruang nyaman. Adapun tujuan utama di sisi Timur yang paling banyak jalan-jalan ( 90%) dan baru rekreasi dan berbelanja.

Tabel 5.11  
Tujuan dan Orientasi, Hari Senin  
N 20

TUJUAN	ORIENTASI		TOTAL BARIS
	SISI BARAT	SISI TIMUR	
Belanja	8 40,0	11 55,0	12 60,0
Rekreasi	11 55,0	16 80,0	16 80,0
Jalan-jalan	11 55,0	18 90,0	19 95,0
TOTAL RESPONDEN	12 60,0	19 95,0	20 100,0

Pengunjung dengan pejalan kaki secara keseluruhan dengan tujuan utama hanya berjalan-jalan yang paling besar kemudian baru dengan tujuan belanja dan rekreasi. Secara keseluruhan pendapat responden juga mempunyai tujuan yang berbeda, tetapi tidak terlalu besar perbedaannya antara belanja dan rekreasi.

Penetapan ranking kriteria dari persepsi responden dari hari Sabtu, Minggu, Senin, dengan dasar penilaian dari jumlah nilai yang sudah dikelompokkan dalam group maupun rangking group. Dari data responden tersebut didapat penetapan urutan yang penting sebagai faktor pendorong untuk pengunjung pertokoan pinggir jalan yaitu :

**Tabel 5.12**  
**Ranking Kriteria Faktor Pendorong**

No	KRITERIA	KETERANGAN	JUMLAH	%	RANGKIN G DALAM GROUP	RANGKIN G GROUP
1	TUJUAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• berbelanja</li> <li>• rekreasi</li> <li>• jalan-jalan</li> </ul>	37 39 52	28,9 30,5 40,6	3 2 1	3
			128			
		Rata-rata group	= 42,67			
2	ORIENTASI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Barat</li> <li>• Timur</li> </ul>	34 55	38,2 61,8	2 1	
			89			2
		Rata-rata group	= 44,5			
3	MOTIVASI / KETERTARIKAN	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Citra Kawasan</li> <li>• Keunikan</li> <li>• Barang yang Dijual</li> </ul>	46 44 50	32,9 31,4 35,7	2 3 1	1
			140			
		Rata-rata group	= 46,7			

Hasil rangking yang didapat dari data diatas bahwa rangking group adalah rangking pertama adalah motivasi, dengan rangking kriteria dalam group terdiri pertama adalah ketertarikan terhadap barang yang dijual, baru kemudian tertarik terhadap citra kawasan dan tertarik keunikan.

Kedua, rangking yang didapat adalah orientasi, dengan rangking kriteria dalam group terdiri yang paling utama adalah orientasi sebelah Timur dari pada sisi Barat. Dan yang terakhir baru tujuan. Dan hasil rangking dalam group adalah

tujuan utama datang ke Malioboro adalah berjalan-jalan, berekreasi baru berbelanja.

Sebagai area yang secara historis dan geografis tak terpisahkan dari Keraton sehingga kegiatan pariwisata berkembang cepat di kawasan Malioboro. Dengan demikian jalan Malioboro ikut berperan dalam menarik wisatawan. Selain itu kawasan perumahan di sekitar Sosrowijayan telah berubah menjadi perkampungan wisata. Hal ini disebabkan wisatawan senang menginap dengan harga murah, sehingga banyak rumah-rumah penduduk disewakan. Kemudian tentang motivasi berkunjung ke Malioboro karena keunikannya dan banyak tempat rekreasi yang bersejarah disekitar Malioboro.

Dengan demikian motivasi pengunjung mempunyai anggapan bahwa citra kawasan Malioboro disebabkan oleh keunikan kegiatan. Adapun Motivasi utama adalah tertarik terhadap keunikan citra kawasan dan pedagang kaki lima serta kehidupan tradisional lainnya. Kemudian menurut pengunjung lokal yang paling menarik adalah sisi Timur karena terdapat kelengkapan barang dibutuhkan dan restoran serta membutuhkan efisien waktu. Tetapi kecenderungan turis senang melewati menyusuri kegiatan arkade, karena banyak souvenir dengan harga murah.

#### **5.2.2. Persepsi Pemilik Toko.**

Pertokoan pinggir jalan Malioboro dengan kegiatan perdagangan eceran, pedagang informal dan pasar tradisional. Jenis pertokoan yang ada terdiri toko kain, toko keperluan sehari-hari, toko kerajinan kulit, toko pakaian jadi, toko sepatu, apotik, toko kain dan plastik, elektronik, obat-obatan, restoran, alat tulis dan lain-lain

Persepsi pemilik toko terhadap pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro adalah faktor pencapaian ke toko bisa dirasakan bersih apabila pedagang sektor informal dibatasi jumlahnya. Kemudian tentang masalah bentuk pertokoan

pinggir jalan parkir sebaiknya dekat dengan lokasi parkir. Alasannya agar memudahkan mengangkut barang dagangan dari tempat parkir.

#### 5.2.2.1. Bentuk

Bentuk pertokoan pinggir jalan yang dikehendaki sesuai dengan persepsi responden bahwa bentuk pertokoan pinggir jalan yang adalah bentuk pertokoan disamping mengikuti pola jalan juga bercampur dengan pedagang kaki lima tetapi dibatasi jumlahnya ( 43,3%) dan bentuk arkade yang sudah ada tetap dilestarikan keberadaannya (43,7 % ).

Bercampurnya kegiatan pertokoan dengan pedagang kaki lima sangat mendukung sekali. Namun satu sama lain tidak merasa dirugikan maka tetap diperlukan batasan jumlah pedagang kaki lima, sehingga ruang pertokoan tidak tertutupi oleh pemandangan pedagang kaki lima didepannya.

Tabel 5.13.

**BENTUK**  
N =20

BENTUK	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN %
pertokoan dan PKL	17	43,6	94,4
pertokoan	5	12,8	27,8
suasana tradisional	17	43,6	94,4
Total Responden	39	100,0	216,7

Tidak menjawab : 0

Menjawab : 20

Dari keseluruhan responden yang menjawab 20 responden, di peroleh data dengan prosentase yang paling menonjol adalah bentuk pertokoan suasana tradisional tetap dilestarikan dalam arti keberadaan pertokoan dengan arkadanya dan pedagang kaki lima tetap dipertahankan.

Bentuk pertokoan yang banyak dipilih oleh pengunjung sesuai pandangan pemilik toko adalah bentuk pertokoan yang dibuat dengan berbagai ragam kegiatan perdagangan, dengan alasan, semakin banyak jenis pertokoan dengan berbagai jenis barang dagangan yang harganya murah, maka akan semakin menarik minat pengunjung untuk mendatangi pertokoan tersebut.

Disamping itu suasana tradisional tetap dipertahankan, karena arkade dan kegiatan sosial budaya yang sudah berlangsung tetap hadir, hanya diperlukan peraturan yang tegas, sehingga keberadannya tidak menutup pintu masuk menuju pertokoan dan apabila terlalu padat oleh sektor informal yang hadir maka akan berpengaruh terhadap kenyamanan pejalan kaki dalam arti keleluasan ruang untuk pejalan kaki sedikit berkurang.

#### 5.2.2.2.Fungsi.

Fungsi selasar pertokoan pinggir jalan disamping berfungsi sebagai pelebaran ruang pertokoan pinggir jalan juga berfungsi untuk pejalan kaki dan tempat untuk berdagang pedagang kaki lima. Dari 20 responden (dengan perincian 19 responden memberikan jawaban dan 1 responden tidak memberikan jawaban), diketahui bahwa keinginan pemilik toko yang menyatakan bahwa fungsi selasar untuk pejalan kaki sebanyak 46,3 %, fungsi selasar untuk pedagang kaki lima sebanyak 24,4 % responden dan pada malam hari selasar dapat dipergunakan untuk kegiatan lain 29,3 %.

**Tabel 5.14**  
**FUNGSI PERTOKOAN**  
**N = 20**

FUNGSI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
• fungsi selasar untuk pejalan kaki	19	46,3	100
• fungsi selasar untuk pkl	10	24,4	52,6
• malam hari selasar untuk kegiatan lain	12	29,3	63,2
Total	41	100,0	215,8

tidak menjawab 1  
menjawab 19

Dari keseluruhan responden yang menjawab (19), prosentase yang paling menonjol adalah fungsi selasar dengan bentuk arkade untuk pejalan kaki (100 %), dan malam hari selasar tersebut dapat difungsikan kegiatan lain (63,2 %). Kondisi sekarang ini fungsi selasar pertokoan masih bercampur dengan pedagang kaki lima dan pejalan kaki, dengan pengelolaan pedagang kaki lima yang menghadap pertokoan dan membelakangi pertokoan dikelola sendiri.



Dengan demikian fungsi pertokoan pinggir jalan disamping difungsikan untuk toko dengan selasar bangunan yang berbentuk arkade dipergunakan untuk kegiatan pejalan kaki.

### 5.2.2.3.Lokasi.

Lokasi pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro terletak di pusat kota lama. Lokasi tersebut mempunyai nilai sejarah perkembangan kota Yogyakarta terletak di tengah sumbu imajiner Keraton sampai Tugu. Potensi lingkungan terdiri kegiatan perdagangan, bangunan bersejarah (benteng Vredenburg, Keraton, Gedung Agung , kegiatan perkantoran dan perhotelan.

Dari jawaban responden mengenai lokasi pertokoan pinggir jalan terhadap pertokoan modern ( Malioboro Mal), didapat data bahwa Malioboro Mal menambah suasana pertokoan pinggir jalan (52,9 %).

tabel 5.15.  
Lokasi Pertokoan  
N =20

FUNGSI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
• Mal mendukung kegiatan pertokoan	10	29,4	52,6
• Mall dapat menarik pengunjung	6	17,6	31,6
• Mall menambah suasana lingkungan	18	52,9	94,7
Total :	34	100,0	178,9

tidak menjawab 1  
menjawab 19

Jumlah dari keseluruhan responden yang menjawab (19), dengan prosentase paling menonjol adalah mal menambah suasana lingkungan (94,7%), dan mal mendukung kegiatan pertokoan (52,6 %).

Di samping itu perdagangan modern dapat mendukung kegiatan pertokoan disekitarnya serta pengunjung dapat ditarik oleh kehadiran perdagangan modern (31,6%). Dengan demikian kehadiran pertokoan dengan suasana modern tersebut dapat berpengaruh menambah potensi kegiatan pertokoan pinggir jalan dan sekaligus akan menarik kehadiran pengunjung.

#### 5.2.2.4.Pencapaian.

Pencapaian ke pertokoan pinggir jalan mayoritas dilakukan oleh pengunjung dengan berjalan kaki. Kegiatan berjalan kaki dilakukan dimulai dari tempat pemberhentian kendaraan maupun angkutan. Mengenai lokasi tempat parkir terhadap lokasi pertokoan sebaiknya dibuatkan atau di taman parkir sendiri (40%). Tempat parkir ditempatkan dekat dengan pertokoan dan tiap-tiap pertokoan mempunyai tempat parkir sendiri dengan prosentase 42 % dan 28 %.

**Tabel 5.16.**  
**Lokasi Parkir.**  
**N =20**

LOKASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
lokasi parkir dekat pertokoan	8	32,0	72,7
lokasi parkir di taman parkir	10	40,0	90,9
parkir tiap pertokoan	7	28,0	63,6
Total : 2 5		100,0	227,3

tidak menjawab 9  
menjawab 11

Dari keseluruhan responden yang menjawab sebanyak 11 orang dengan pembagian prosentase yang paling menonjol adalah lokasi parkir ditempatkan di taman parkir (90,9%), dan keinginan parkir dekat pertokoan (72,7 %).

Tempat parkir yang ada sekarang ini terdapat di jalan Malioboro, kendaraan roda dua berada pedestrian di muka Hotel Garuda, Kantor DPR dan sepanjang pedestrian depan Malioboro Mal sampai pasar Beringharjo. Khusus untuk kendaraan roda empat disamping di Malioboro Mal, berada sepanjang jalan Perwakilan.

Pada malam hari parkir kendaraan roda empat dapat parkir di pedestrian pertokoan sebelah Timur yaitu bersama-sama dengan parkir kendaraan roda dua. Lokasi pertokoan pinggir jalan dengan adanya perkembangan bangunan pusat perbelanjaan modern didekatnya maka akan mendukung keramaian kegiatan perbelanjaan di pusat kota. Sedangkan dengan perkembangan kegiatan pedagang kaki lima didekatnya banyak pemilik toko mengatakan setuju, tetapi perlu diatur kembali penataan dan jumlahnya.

Pemilik toko banyak yang setuju akan keberadaan pedagang sektor informal, asalkan keberadaanya tidak menutupi menghalangi pintu masuk pertokoan. Kehadiran pedagang informal tersebut dapat menjadi daya tarik tersendiri bagi pengunjung.

Parkir mobil perlu ditempatkan di tempat-tempat tertentu yang dapat dianggap memudahkan pencapaian ke pertokoan sehingga memudahkan bongkar muat barang dagangan milik pertokoan.

Akhirnya dapat diambil kesimpulan bahwa karakteristik pertokoan diperlukan kehadiran pedagang kaki lima dengan penataan yang lebih baik, serta ditonjolkan suasana tradisional. Sedangkan fasilitas parkir dibuat sedekat mungkin dengan pertokoan agar memudahkan pengangkutan barang dari pertokoan dan kenyamanan pencapaian pejalan kaki.

#### 5.2.2.5. J a r a k

**Tabel 5.17.**

**Jarak**

**N =20**

LOKASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
Menambah banyak pengunjung	12	31,6	66,7
Menambah daya tarik	13	34,2	72,2
Menambah keragaman jenis dagang	13	34,2	72,2
Total	38	100,0	211,1

tidak menjawab 2  
menjawab 18

#### 5.2.2.6. Rangking Kriteria

Adapun rangking kriteria pertokoan pinggir jalan berdasarkan persepsi responden yang memilih dapat dibuat urutan yang dibutuhkan untuk persyaratan bangunan pertokoan yaitu :

**Tabel 5.18.**  
**Ranking Kriteria Faktor Penarik**  
**Persepsi Pemilik Toko**

No	KRITERIA	KETERANGAN	JUMLAH	%	RANGKING DALAM GROUP	RANGKING GROUP
1	BENTUK	Keragaman jenis pertokoan				2
		• Suasana tradisional perlu dilestarikan	17	43,8	1,5	
		• Dibangun baru dengan suasana tradisional	5	12,8	3	
		• Bentuk pertokoan dan PKL perlu dilestarikan	17	43,8	1,5	
	valid=18		39			
		Rata-rata group = 13				
2	FUNGSI	Fungsi selasar bangunan				1
		• untuk pejalan kaki	17	48,3	1	
		• untuk PKL	10	24,4	3	
		• untuk kegiatan lain	12	29,3	2	
	valid=19		41			
		Rata-rata group = 13,66				
3	LOKASI	Lokasi pertokoan pinggir jalan terhadap Mall				3
		• Mall mendukung kegiatan pertokoan	10	29,4	2	
		• Mall dapat menarik pengunjung	6	17,6	3	
		• Mal menambah suasana lingkungan	18	52,9	1	
	valid=19		34			
		Rata-rata group = 11,33				
4	PENCAPAIAN	Pencapaian menuju pertokoan				4
		• Parkir dekat pertokoan	8	32,0	2	
		• Parkir di taman parkir	10	40,0	1	
		• parkir tiap toko	7	23,0	3	
	valid=11		25			
		Rata-rata group = 8,33				
5	ORIENTASI	Ruang Luar				5
		• berhubungan dengan tempat jalan kaki dan jalan utama	6	42,8	2	
		• didukung dengan kegiatan lain	7	57,8	1	
			14			
	Valid=11					
		Rata-rata group =7				

Hasil karakteristik pertokoan pinggir jalan sesuai tuntutan pemilik toko mendapatkan temuan urutan yang dipentingkan untuk dipertimbangkan dalam pengembangan pertokoan pinggir jalan adalah :

- **Pertama** dipertimbangkan **fungsi pertokoan** pinggir jalan terutama ruang untuk umum yang berada di depan pertokoan, sebaiknya untuk pejalan kaki dan fungsi selasar untuk kegiatan lain terutama pada waktu malam hari.
- **Kedua**, dipertimbangkan masalah **bentuk pertokoan** pinggir jalan terutama bentuk pertokoan mempunyai suasana tradisional yaitu bentuk pertokoan dengan berpenampilan arkade dan kegiatan pertokoan yang sekarang ini bercampur dengan pedagang kaki lima dapat dipertahankan.
- **Ketiga**, dipertimbangkan mengenai **jarak** antara pedagang kaki lima terhadap pertokoan sangat dekat tidak menjadi masalah, karena kedekatan tersebut menjadi daya tarik tersendiri dan menambah keragaman jenis layanan dagangan.
- **Keempat**, dipertimbangkan tentang **lokasi** terhadap pusat perbelanjaan modern akan menambah suasana lingkungan yang artinya bahwa kegiatan pusat perbelanjaan modern (Malioboro Mal) justru akan mendukung kegiatan pertokoan sekitarnya. Hal ini banyak yang mempunyai anggapan bahwa pusat perbelanjaan modern dapat menarik pengunjung.
- **Kelima**, dipertimbangkan **pencapaian lokasi**, disamping pencapaian lokasi dengan kendaraan umum, juga menyangkut tempat parkir yang sekarang ini sering menjadi masalah bagi pusat perdagangan. Masalah parkir diinginkan letaknya terpisah dengan pertokoan dengan cara dibuatkan taman parkir tersendiri.

### 5.3. Persepsi Penduduk.

Persepsi penduduk kotamadya Dati II dengan lokasi sampel diambil kelurahan Demangan, kelurahan Penumping, kelurahan Tegalpanggung dan kelurahan Ngupasan terhadap karakteristik pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro mempunyai banyak pilihan sesuai dengan pendapat masing-masing responden yang tinggal di 4 kelurahan.

### 5.3.1. Bentuk

Dari data responden sebanyak 300, bentuk pertokoan pinggir jalan yang dikendaki adalah pertokoan dan pedagang kaki lima tetap hadir bersama-sama ( 58,2 %) dan keragaman pedagang kaki lima yang sudah ada tetap dilestarikan keberadaannya ( 22,8 % ). Kebersamaan kehadiran tersebut agar bisa satu sama lain tidak dirugikan maka tetap diperlukan batasan jumlah pedagang kaki lima, sehingga ruang pertokoan tidak tertutupi pemandangan pedagang kaki lima didepannya.

Jumlah pedagang kaki lima sekarang ini banyak menempati arkade pertokoan dari pertokoan sebelah Utara sampai ke pertokoan Selatan. Alasannya adalah pedagang kaki lima menempati lokasi tersebut sudah lama, dan terjadi turun temurun. Dengan keberagaman jenis pedagang kaki lima tersebut telah menjadi tempat bisnis bagi pedagang informal. Keragaman jenis pertokoan dan jenis pedagang kaki lima mempunyai jenis layanan perdagangan tidak sama. Secara keseluruhan jenis perdagangan yang paling banyak adalah jenis fashion dan kerajinan.

Dengan menyusuri arkade pertokoan nampak berbagai jenis pertokoan dengan penampilan etalase dan pedagang kaki lima dengan menggelar dagangan untuk menarik pengunjung.

**Tabel 5.18.**

#### **BENTUK**

**N =300**

BENTUK	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
beragam pertokoan	65	19,0	27,4
beragam pkl	78	22,8	32,9
beragam toko dan pkl	199	58,2	84,0
Total Responden	342	100,0	144,3

tidak menjawab 63  
menjawab 237

Keseluruhan responden yang menjawab (237) banyak menginginkan suasana beragam jenis pertokoan dan pedagang kaki lima (84%) dilestarikan

keberadaannya. Faktor untuk bentuk pertokoan yang diinginkan adalah bentuk pertokoan mempunyai ragam kegiatan. Alasan bahwa disamping berbelanja sesuai dengan tujuan juga dapat bebas memilih .

Semakin banyak pertokoan dan jenis barang dagangan serta dengan harga yang murah akan menjadi salah satu penarik pengunjung. Suasana kegiatan tradisional tetap dipertahankan seperti adanya pedagang kaki lima di arkade pertokoan pinggir jalan, karena sudah menjadi sosial budaya yang berlangsung lama.

Menurut pendapat dari *R Kaplan* dan *S Kaplan (Fisher, 1984; 43)*, menyatakan salah satu elemen estetika lingkungan adalah kompleksitas dan keunikan lingkungan yaitu dengan semakin banyak ragamnya makin positif nilai yang diberikan. Dan disamping itu lingkungan pertokoan mempunyai keunikan yaitu suatu kegiatan yang tidak ada di tempat lain. (*Sarlito Wirawan Sarwono, 1992; 55*).

Berkenaan dengan hal tersebut maka bangunan pertokoan pinggir jalan dengan deretan arkade didepannya telah menjadi atraksi kegiatan perdagangan tradisional didalamnya, sehingga menjadi salah satu keunikan tersendiri. Keunikan tersebut menjadi identitas pertokoan pinggir jalan di Malioboro.

### **5.3.2. Pencapaian.**

Penduduk pergi ke Malioboro mempunyai tujuan tertentu sesuai dengan kebutuhan masing-masing. Sedangkan pencapaian yang paling banyak dilakukan sepanjang pertokoan yaitu dengan berjalan kaki. Pertokoan pinggir jalan mempunyai bentuk penampilan berupa deretan arkade membujur sejajar dengan jalan Malioboro. Pencapaian antar pertokoan telah diberi fasilitas pedestrian dan arkade didepan bangunan pertokoan.

Sedangkan kehidupan kegiatan di dalam arkade tersebut meliputi kegiatan pejalan kaki dan pedagang kaki lima. Menurut pendapat berbagai responden (penduduk), bahwa kondisi Malioboro dahulu dan sekarang sudah berbeda. Alasannya sekarang ini pedagang kaki lima banyak memakai tempat yang

seharusnya dipakai oleh pejalan kaki. Selain itu lalu lintas yang melewati jalan Malioboro sudah terlalu padat.

Menurut data yang diperoleh dari tanggapan para responden yaitu bahwa pencapaian ke pertokoan sudah terlalu banyak pedagang kaki lima (55,3 %), Sebanyak 292 responden yang menjawab bahwa pencapaian masing-masing pertokoan banyak pedagang kaki lima sebesar 80,1 %.

Tempat pejalan kaki sekarang ini kurang lebar sehingga ruang tersebut terasa sulit untuk pejalan kaki. Responden yang berpendapat selasar pertokoan kurang lebar sebesar 34,3 %, dan bila dibandingkan dengan prosentase terhadap jumlah responden yang menjawab, sebesar 49,7 %.

**Tabel 5.19**  
**KEMUDAHAN PENCAPAIAN**  
**N = 300**

BENTUK	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
• Kurang lebar	145	34,3	49,7
• Terlalu banyak PKL	234	55,3	80,1
• Sulit masuk pertokoan	44	10,4	15,1
Total Responden	423	100,0	144,9

tidak menjawab 8  
menjawab 292

Pergerakan pencapaian menuju ke pertokoan sesuai dengan data lapangan dimulai dari pemberhentian pengunjung dari angkutan tradisional (becak dan andong) berhenti di jalur lambat yaitu tepatnya di sisi Barat, kemudian dilanjutkan dengan berjalan kaki menuju pertokoan. Pencapaian antar pertokoan dengan menyusuri arkade didepan pertokoan dengan melewati deretan pedagang kaki lima. Penduduk sebagai pengunjung yang naik roda dua parkir dimuka pertokoan yang dikehendaki sesuai tujuan seperti di Malioboro Mal dan di depan Hotel Garuda.

Tempat parkir tersebut berada di pedestrian sisi Timur. Bagi pengunjung yang memakai kendaraan roda empat dapat menempati area parkir di jalan Perwakilan. Dari tempat tersebut dimulai pergerakan pejalan kaki ke masing-



masing pertokoan baik di sisi Timur dan sisi Barat. Untuk menuju sisi Barat harus menyeberang jalan utama yang padat lalu lintas, sehingga sangat mempengaruhi kenyamanan pejalan kaki.

Tabel : 5.20

PENCAPAIAN DARI TEMPAT PARKIR  
N = 300

PENCAPAIAN	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
Parkir cukup jauh dari selasar	84	27,1	29,3
Parkir dekat dengan selasar	203	65,5	70,7
Parkir jauh sekali dari selasar	23	7,4	8,0
Total Responden	310	100,0	108,0

tidak menjawab 13  
menjawab 287

Dari jumlah kuesioner sebanyak 300 responden, telah menjawab pertanyaan berhubungan dengan pencapaian dari tempat parkir sebanyak 287 responden. Pencapaian tempat parkir yang paling banyak dipilih adalah parkir dekat dengan selasar bangunan pertokoan (65,5 %), sedangkan 27,1 % responden menyatakan pencapaian tempat parkir cukup jauh dari selasar.

Data yang didapat dari responden diatas diharapkan tempat parkir berada didekat selasar bangunan. Alasannya agar mudah pencapaian ke pertokoan yang dituju. Hal ini juga mempengaruhi pencapaian menyusuri arkade antar bangunan pertokoan yang sudah dipadati oleh pedagang kaki lima., sehingga selasar berkesan kurang lebar. Kondisi sekarang ini letak lokasi parkir kendaraan roda empat ada di jalan Perwakilan dan Malioboro Mal. Mengenai jarak pencapaian dari tempat parkir menuju pertokoan pinggir jalan tidak terlalu jauh, akan tetapi apabila menuju ke pertokoan sisi Barat harus menyeberang jalan Malioboro.

Hasil pendapat tentang persepsi terhadap pencapaian khususnya disepanjang pertokoan pinggir jalan Malioboro yang paling utama adalah faktor jarak pencapaian yaitu jarak maksimal orang berjalan 400 m dan apabila

membawa barang belanja maksimal jaraknya 300 m. Kemudian masalah fasilitas pejalan kaki di Arkade diperlukan ruang terbuka untuk pencapaian antar pertokoan didepannya.

Kenyamanan pejalan kaki berkurang bila ke pertokoan didepannya harus menyeberang jalan utama pusat kota yang padat lalu lintas. Disamping itu kesulitan pencapaian pertokoan juga disebabkan banyak pedagang kaki lima. Hal ini mendukung teori yang dikemukakan oleh *Unterman* (1984; 54) yaitu kemudahan pencapaian dalam arti kesesakan, keselamatan, kejelasan rute, efisiensi pergerakan pengunjung menyangkut kenyamanan.

### 5.3.3. Lokasi

Menurut persepsi penduduk Yogyakarta dalam memilih lokasi pertokoan pinggir jalan sebaiknya di daerah komersial atau di pinggir jalan utama kota. Data dari responden sebanyak 300 sampel yang banyak dipilih adalah di daerah komersial dan strategis (50,8 %). Pilihan lokasi pertokoan pinggir jalan terletak di pinggir jalan utama oleh responden sebesar 49,2 %, prosentase tersebut tidak terlalu jauh dengan pilihan yang utama.

Tabel 5.20

#### LOKASI PERTOKOAN PINGGIR JALAN

N=300

LOKASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
• Pada daerah komersial	190	50,8	100
• Dipinggir jalan utama	184	49,2	96,8
Total Responden	310	100,0	196,8

tidak menjawab 110  
menjawab 190

Dari keseluruhan responden sebanyak 300, yang menjawab kedua pertanyaan sebanyak 190 responden dan sisanya tidak menjawab pertanyaan tersebut. Dari keseluruhan responden, 190 responden (50,8 %) memilih lokasi pertokoan pada daerah komersial.

Pendapat dari responden tersebut didukung oleh teori yang dikemukakan oleh *Cresswell (1980,;83)* yaitu pertokoan pinggir jalan harus terletak di daerah komersial dan terdapat elemen yang mendukung lingkungan luar yang terdiri atas penyiangan ruang, kenyamanan, dan keragaman. Lokasi pertokoan pinggir jalan Malioboro disamping di pusat kota juga didukung dengan potensi lingkungan luar seperti keragaman kegiatan seperti perkantoran Pemerintah Daerah Tingkat I DIY, hotel Garuda, hotel Mutiara, Benteng dan Keraton .

#### 5.3.4. Jarak

Jarak antar bangunan pertokoan pinggir jalan terhadap kenyamanan pejalan kaki menurut data yang diperoleh dari para responden adalah faktor yang paling banyak dipilih dan suasana ruang diluar pertokoan juga penting. Suasana ruang diluar pertokoan pinggir jalan Malioboro sangat mendukung kenyamanan pejalan kaki seperti kegiatan pedagang kaki lima yang menjadi faktor penarik lingkungan dan pendukung aktifitas lingkungan sekitar. Jarak antar pertokoan menurut pandangan sangat dipengaruhi oleh suasana diluar pertokoan yang banyak dipergunakan untuk berbagai kegiatan (53,2% ) dan kedua sangat dipengaruhi selasar bangunan antar pertokoan (46,8 %).

**Tabel 5.21.**  
**JARAK PERTOKOAN PINGGIR JALAN**  
**N =300**

LOKASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
Karena selasar bangunan	245	46,8	84,4
suasana ruang luar	278	53,2	95,8
Total Responden	523	100,0	180,2

tidak menjawab 10  
menjawab 290

Prosentase pilihan jawaban responden dengan keterkaitan jumlah responden yang menjawab yang paling besar prosentasenya adalah jawabannya sama dengan yang sudah dijelaskan sebelumnya yaitu dipengaruhi suasana ruang luar, tetapi prosentasenya sebesar 95,8 %.

Jarak pertokoan pinggir jalan dengan kegiatan diluar pertokoan misalnya pedagang kaki lima .Dari segi waktu, perjalanan dari ujung pertokoan ke ujung pertokoan lain membutuhkan waktu sekitar 20 menit dengan kapasitas tidak sesak. dan banyak obyek yang dituju. Pendapat dari responden yang banyak dipilih adalah kenyamanan pencapaian antar pertokoan karena suasana diluar pertokoan.

Hal ini sama dengan pendapat yang dikemukakan *S. Kaplan dan R. Kaplan (Sarlito Wirawan Sarwono1992;55)* bahwa faktor kesukaan terhadap lingkungan adalah kompleksitas dan keunikan, serta pendapat dari *Spreiregen (1965 ;79)* bahwa lingkungan sangat ditentukan oleh keaneka ragaman kegiatan dan intensitas penggunaan lahan.

### 5.3.5. Orientasi.

Ketertarikan responden terhadap potensi pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro banyak yang mempunyai persepsi tertarik terhadap beragam pertokoan ( 58,2 % ), dan yang tertarik terhadap pedagang kaki lima sebesar 22,8 %.

Tabel 5.22.

#### KETERTARIKAN POTENSI PERTOKOAN

N =300

ORIENTASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
Tertarik karena pedagang kaki lima	78	22,8	32,9
Tertarik karena beragam pertokoan	68	19,0	28,6
Tertarik toko dan pkl beragam jenis	199	58,2	83,9
Total Responden	342	100,0	145,4

tidak menjawab 63  
menjawab 237

Dari keseluruhan responden sebanyak 300 orang yang telah tersebar 4 kecamatan,yang telah menjawab pertanyaan sebesar 237 responden, yang paling besar prosentasenya memilih tertarik terhadap pertokoan dan pedagang kaki lima sebesar 83,9 %, disamping lingkungan sekitar pertokoan. Yang menjadi perhatian utama adalah bercampurnya toko pinggir jalan tersebut dengan pedagang kaki lima.

Potensi yang menarik adalah justru adanya keberadaan pedagang kaki lima daripada keberadaan jenis pertokoan. Kemudian ketertarikan responden terhadap potensi pertokoan 2 sisi yang berhadapan dan mempunyai karakteristik tersendiri yang dipilih justru pertokoan sisi Timur khususnya Malioboro Mal. Malioboro Mal merupakan pertokoan pinggir jalan dengan fasilitas modern dan nyaman.

Tabel 5.23.

**ORIENTASI PERTOKOAN PINGGIR JALAN**

N =300

LOKASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
Memilih sisi Barat karena PKL	112	46,9	59,5
Sisi Barat karena keragaman pertokoan	1	0,4	0.053
Sisi Timur karena ada mal	126	52,7	67,02
Total Responden	523	100,0	126,5

tidak menjawab 112  
menjawab 188

Orientasi responden cenderung tertarik terhadap perbelanjaan modern dari pada pedagang kaki lima .Bagi pengunjung pendatang lebih memilih pedagang kaki lima yang terletak di sisi Barat.

Kecenderungan pandangan responden terhadap estetika lingkungan terhadap pertokoan pinggir jalan adalah menginginkan berbelanja seperti berbelanja di pusat perdagangan modern yaitu pertokoan pinggir jalan dengan fasilitas yang disediakan bagi kenyamanan pengunjung, tetapi suasana tersebut tetap dihadirkan pedagang kaki lima yang dapat memberikan keunikan tersendiri.

### 5.3.6. Fungsi

Persepsi responden terhadap pertokoan pinggir jalan Malioboro banyak memilih pertokoan tersebut untuk berbelanja (57,7 %) dan ruang tersebut dapat bersifat rekreatif (42,3 %). Pendapat tersebut terkesan bahwa ruang rekreatif pertokoan pinggir jalan masih kurang menonjol karena hanya berupa kegiatan sosial-ekonomi saja.

Akan tetapi perilaku tersebut dipengaruhi oleh lingkungan yang ada yaitu bahwa kondisi lingkungan yang berbeda dapat menyebabkan perubahan perilaku yang berbeda dan akan menyesuaikan diri dengan lingkungannya sesuai dengan budayanya.

Tabel 5.24.

**FUNGSI PERTOKOAN PINGGIR JALAN**

N =300

FUNGSI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
• rekreasi	110	42,3	57,9
• berbelanja	150	57,7	78,9
Total Responden	260	100,0	136,8

tidak menjawab 110

menjawab 190

Disamping itu lingkungan fisik juga mempunyai isyarat untuk berperilaku tertentu yang berarti susunan obyek yang ada dan segala sesuatu yang dimiliki ruang tersebut dapat digunakan oleh aktifitas tertentu. Aktifitas tertentu tersebut hanya berbelanja. Dengan demikian penyatuan perilaku belum bisa diterapkan dan sesuai pendapat *Rapoport (1976,19)* .Penyatuan perilaku dapat dikategorikan perilaku yang sesuai dengan kegiatan yang sedang dilakukan dan aspek simbolik dari perilaku itu sendiri.

### 5.3.7. Konservasi.

Persepsi responden terhadap konservasi bangunan khususnya di jalan Malioboro beranggapan bahwa tampak luar bangunan pertokoan pinggir jalan diutamakan. Alasannya tampak bangunan tersebut mempunyai nilai sejarah dan bangunan kuno yang bernilai (54,1%) disamping itu keunikan ruang luar yang terdiri dari kegiatan sosial budaya yang sudah berlangsung lama (46,6 % ).

Tabel 5.25.

**KONSERVASI BANGUNAN**

N 300

KONSERVASI ASPEK SEJARAH	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
Ruang luar perlu dilestarikan	125	28,0	46,6
Ruang dalam perlu dilestarikan	80	17,9	29,9
Tampak Bangunan perlu dilestarikan	242	54,1	90,3
Total Responden	447	100,0	166,8

tidak menjawab 32

menjawab 268

Kondisi ruang diluar pertokoan sepanjang jalan Malioboro sekarang ini mempunyai karakteristik yang menonjol yaitu kehidupan sosial- ekonomi, disamping itu juga tampak bangunan mempunyai gaya arsitektur dari jaman ke jaman yang semuanya masih ada di rentetan bangunan yang telah membentuk fasade bangunan. Disamping itu ruang diluar pertokoan merupakan bagian garis sumbu imajiner dari Tugu sampai Keraton. Lingkungan tersebut mempunyai peranan sejarah yang kuat pada perkembangan kota Yogyakarta, sehingga potensi tersebut sesuai dengan pandangan responden berdasarkan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemda Dati II Yogyakarta, yaitu Malioboro sebagai kawasan konservasi dan Budaya.

Suasana kehidupan yang telah membudaya yaitu kehidupan sosial-ekonomi terutama pedagang kaki lima tidak lepas dari aspek yang dilestarikan keberadaannya. Disamping itu kehidupan angkutan tradisional masih berfungsi sebagai angkutan jarak pendek. Keterkaitan dengan pedagang kaki lima tidak terlepas dari kehidupan pertokoan pinggir jalan karena kegiatan pedagang kaki lima tersebut menempati selasar pertokoan. Dengan demikian pertokoan keberadaannya tetap dilestarikan sesuai dengan pendapat responden (34,1 % ). Pendapat dari responden sama dengan pendapat dari Danisworo, yaitu tempat yang akan dilestarikankan akan menampilkan makna sejarah, budaya, tradisi, keindahan, sosial ekonomi. Semua itu akan terlihat maknanya pada masa lalu, kepentingan saat ini, serta kelansungan pada masa yang akan datang.

Tabel 5.26.

**KONSERVASI KEGIATAN EKONOMI.**  
**N 300**

KONSERVASI KEGIATAN EKONOMI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
Kegiatan ekonomi	281	34,1	95,9
Kegiatan sosial	19	2,3	6,5
Bangunan perlu dilestarikan	245	29,8	83,6
suasana perlu dilestarikan	278	33,8	94,9
Total Responden	823	100,0	280,9

tidak menjawab 7  
menjawab 293

Dari data responden diatas kegiatan ekonomi yang sudah berlangsung mempunyai keunikan tersendiri perlu dipertahankan (34,1 %), dengan suasana kehidupan yang sudah berlangsung lama seperti keberadaan pedagang kaki lima yang sekarang dijadikan aset untuk wisata khususnya barang-barang kerajinan.

#### **5.3.7. Rangking Kriteria**

Hasil rangking didapatkan dari hasil persepsi penduduk terhadap karakteristik pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro ditemukan urutan berdasarkan tingkat kepentingan.

Urutan rangking yang dihasilkan tidak sama dengan urutan rangking yang diperoleh dari persepsi pemilik toko, hal tersebut telah dijelaskan pada sub bab 5.2.5.

Faktor yang dipertimbangkan dapat dijelaskan pada tabel dibawah ini :



Tabel 5.27.  
Ranking Kriteria Faktor Penarik  
Persepsi Penduduk

No	KRITERIA	KETERANGAN	JUMLAH	%	RANGKING DALAM GROUP	RANGKING GROUP																																																																																																				
1	BENTUK	valid=	3	3	3	3																																																																																																				
2	PENCAPAIAN	valid=					Kenyamanan	Trotoar lebih besar dan tidak berdesakan	Disisi Timur	Malliboro Mall terdapat	112	126	53,0	47,1	6																																																																																											
																Potensi PKL	Pertokoan	Kawasan	Bersejarah	Mall	238	159	88	257	740	31,9	21,5	11,9	34,7	1	7	4	2																																																																									
																																		rata-rata = 114	Beragam Kegiatan	Beragam toko	PKL	beraneka ragam	Beraneka ragam toko dan PKL	65	78	199	342	58,2	22,8	19,0	8	9	3																																																									
																																																		rata-rata = 119	Kenyamanan	Trotoar lebih besar dan tidak berdesakan	Disisi Timur	Malliboro Mall terdapat	112	126	53,0	47,1	6																																															
																																																												Potensi PKL	Pertokoan	Kawasan	Bersejarah	Mall	238	159	88	257	740	31,9	21,5	11,9	34,7	1	7	4	2																													
																																																																														rata-rata = 185	rata-rata	group	= 146,67																									
																																																																																		Kurang lebar	Banyak PKL	Sulit masuk	perto-koan	rata-rata = 141	Parkir cukup	Jauh Dekat	Jauh sekali	Rata-rata = 103,3	rata-rata	group	= 122,17													
																																																																																														Diperoleh	Komersial	Dipmnggr jalan utama	374	184	67,15	32,85	1	2				
																																																																																																							Rata-rata = 187	rata-rata	group	= 187
Rata-rata = 261,5	rata-rata	group					= 261,5																																																																																																			
								Tertarik km banyak PKL	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																														
													ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																									
			5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata												group	= 261,5																																																																																							
																				5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																	
																										5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																											
																																5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																					
																																						5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																															
																																												5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																									
																																																		5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																			
5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5					rata-rata																																																	group	= 261,5																																																	
								5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																														= 261,5																																																
													5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																										= 261,5																																															
			5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata												group	= 261,5																																																																																							
																				5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																	
																										5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																											
																																5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																					
																																						5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																															
																																												5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																									
																																																		5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																			
5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5					rata-rata																																																	group	= 261,5																																																	
								5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																														= 261,5																																																
													5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																										= 261,5																																															
			5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata												group	= 261,5																																																																																							
																				5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																	
																										5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																											
																																5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																					
																																						5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																															
																																												5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																									
																																																		5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																			
5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5					rata-rata																																																	group	= 261,5																																																	
								5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																														= 261,5																																																
													5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																										= 261,5																																															
			5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata												group	= 261,5																																																																																							
																				5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																	
																										5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																											
																																5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																					
																																						5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																															
																																												5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																									
																																																		5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																			
5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5					rata-rata																																																	group	= 261,5																																																	
								5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																														= 261,5																																																
													5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																										= 261,5																																															
			5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata												group	= 261,5																																																																																							
																				5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																	
																										5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																											
																																5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																					
																																						5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																															
																																												5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																									
																																																		5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																			
5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5					rata-rata																																																	group	= 261,5																																																	
								5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																														= 261,5																																																
													5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group																																										= 261,5																																															
			5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata												group	= 261,5																																																																																							
																				5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																																	
																										5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																											
																																5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																																					
																																						5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																															
																																												5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																									
																																																		5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata	group	= 261,5																																																			
5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5					rata-rata																																																	group	= 261,5																																																	
								5	ORIENTASI	Rata-rata = 261,5	rata-rata																																																																																															

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Pedagang kaki lima yang menjual barang-barang kerajinan dan cinderamata disepanjang trotoar pinggir jalan di Malioboro merupakan penghubung kegiatan pariwisata dari Keraton dan permukiman wisata di kampung Sostowijayan, yang erat kaitannya dengan sejarah perkembangan jalan Malioboro. Keberadaan pedagang kaki lima yang berada di Malioboro tersebut, cukup diikuti oleh Pemda sehingga daerah tersebut menjadi sangat padat bila dibandingkan dengan lokasi atau daerah lain. Hal itu tidak lepas dari peran organisasi-organisasi yang dibentuk oleh para pedagang sebagai upaya koordinasi, menggalang persatuan dan mengkomunikasikan nasib mereka dengan Pemerintah Daerah.

#### 5.4. Persepsi Pedagang Kaki Lima.

Pencapaian yang berhubungan dengan pejalan kaki tidak terganggu adanya aktivitas pedagang kaki lima, sedangkan yang berhubungan dengan tempat parkir didekat pada lokasi pertokoan.

##### • Faktor keenam pencapaian.

Fungsi yang diprioritaskan pertokoan bisa melayani pengunjung terutama dapat untuk kegiatan rekreasi sambil berbelanja.

##### • Faktor kelima fungsi.

Konservasi pada bangunan pertokoan terutama kepada kegiatan ekonomi dan sosial disamping itu suasana kehidupan pertokoan yang menjadi karakteristik dipertahankan.

##### • Faktor keempat masa konservasi.

Bentuk yang diinginkan pusat perbelanjaan modern yang bernuansa tradisional.

##### • Faktor ketiga bentuk.

#### 5.4.1. Bentuk

Jenis pedagang kaki lima berada di arkaade pertokoan terdiri pedagang kerajinan, termasuk kulit, batik, perhiasan, akik, hiasan, tas, sepatu, ikat pinggang, dan konveksi. Berdasarkan data dari 61 responden, masalah bentuk yang dipentingkan adalah pertokoan dengan selasar bangunan (38,9 %). Selain itu bentuk pertokoan dengan pola linier. (31,8 %). Apabila bentuk pertokoan bercampur dengan suasana modern seperti pusat perbelanjaan modern, menurut pendapat dari pedagang kaki lima hal itu tidak berpengaruh tetapi justru dapat menambah pengunjungan sekaligus meramalkan suasana di tempat pedagang kaki lima.

tabel 5.28  
Bentuk pertokoan pinggir jalan  
N = 61

BENTUK	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH %	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN (%)
Bentuk sesuai selasar bangunan	61	38,9	100,0
Bentuk Linier	50	31,8	82,0
Bercampur dengan perdagangan modern	46	29,3	75,4
Total	157	100	257,4

Bentuk pertokoan yang dipentingkan oleh pedagang kaki lima sama dengan keinginan pemilik toko yaitu bahwa bentuk pertokoan pinggir jalan dapat berdekatan dan berdampingan dengan kegiatan pedagang kaki lima. Hal tersebut dapat dilakukan dengan ketentuan bahwa selasar bangunan ditutamakan untuk pedagang kaki lima. Hal ini sama dengan pendapat dari *Spreiregen (1965:80)* bahwa pola aktifitas untuk mengerjakan terutama untuk pejalan kaki diperlukan aktifitas pendukung, yaitu kelengkapan tingkat percampuran variasi fasilitas, kemampuan untuk berjalan dari satu tempat ke tempat lain dalam rangkaian poros sumbu.

#### 5.4.2. Lokasi

Lokasi tempat untuk pedagang kaki lima sekarang ini menempati arkaade pertokoan pinggir jalan. Keberadaannya menempati sepanjang arkaade bahwa lokasi yang dipilih pertama dekat dengan pertokoan (39,3 %). Alasan yang kedua

adalah lokasi tersebut dekat dengan jalan utama kota (32,0 %), kemudian mengenai lokasi tersebut terlindung terhadap cuaca merupakan pilihan terakhir bagi pedagang kaki lima.

Tabel 5.29  
Lokasi Terhadap Selasar Pertokoan  
N= 61

LOKASI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
Terlindung Cuaca	43	28,7	70,5
Dekat Jalur Utama	48	32,0	78,7
Dekat Pertokoan	59	39,3	96,7
Total	150	100	245,9

Pedagang kaki lima mempunyai keinginan lokasi untuk pedagang kaki lima adalah di sepanjang arkade pertokoan. Menurut *Barry Mailland* (1990:29), sebenarnya ruang tersebut sebenarnya untuk penyediaan ruang terbuka antara ruang pertokoan dan jalan, akan tetapi ruang tersebut banyak digunakan untuk interaksi sosial dan perdagangan bersama. Kemudian kecenderungan mendekati jalur utama agar dekat dengan pencapaian pejalan kaki atau pencapaian dari pengunjung. Keinginan tersebut juga sama dengan pendapat dari *Larry S Bourne* (1971:364) bahwa kecenderungan alur baik untuk orang, kendaraan, barang ataupun pelayanan cenderung mempunyai sifat pergerakan linier. Kecenderungan ini dilakukan untuk pencapaian jarak yang terdekat, dalam waktu sesingkat-singkatnya.

### 5.4.3. Jarak

Bercampurnya kegiatan pedagang kaki lima dan kegiatan pertokoan saat ini sudah terlalu dekat, dan bahkan sampai menempati pencapaian ke pertokoan. Pola ruang penempatan untuk kegiatan ini sudah dikordinasi oleh organisasi pedagang kaki lima dan perjanjian dengan pemilik toko di depannya. Akan tetapi daya tampung untuk manampung pedagang kaki lima sudah melampaui batas, karena banyak pedagang kaki lima musiman. Akhirnya banyak mempergunakan tempat untuk pejalan kaki. Srdangkan jarak antar pedagang kaki menurut pendapat responden,

Disamping itu pengaturan pemanfaatan ruang ( trotoar ) pertokoan dibuat menarik pengunjung dengan memberikan kegiatan penduduk pada tempat tertentu. Pengaturan tempat pedagang kaki lima juga sudah diatur agar pejalan kaki tidak terganggu kenyamanannya. Kenyataannya perkembangan pedagang kaki lima semakin bertambah mengingat lokasi tersebut sangat ekonomis. Menurut pendapat Richard Unterman (1984:23) kenyamanan pejalan kaki dapat bergerak dengan bebas, dapat berbelok, berhenti sebentar, berhenti, dan istirahat dengan sesuka hati. Tetapi hal ini sudah sulit dilakukan di koridor pertokoan, apalagi menjelang sore sampai malam.

Pendapat dari pedagang kaki lima mengenai keinginan keberadaan mendekati jalur pejalan kaki, dengan alasan agar barang yang digelar di depan pertokoan tersebut bisa langsung berhubungan dengan calon pembeli. Keinginan tersebut memberikan fungsi arkaade menjadi sangat mahal, karena beranggapan sebagai tempat mencari pendapatan. Penempatan tersebut telah diatur oleh koperasi Tri Darma dan Koperasi Pemalni. Akhirnya pengaturan trotoar dibuat efektif dan efisien.

JARAK	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN
Menambah banyak pengunjung	59	41.8	96.7
Menambah daya tarik	23	16.3	37.7
Menambah keragaman jenis dagangan	59	41.8	96.7
Total	141	100	231.1

Tabel 5.30  
Bercampuranya PKL dengan Pertokoan  
N= 61

banyak mempunyai pendapat bahwa kedekatan tersebut akan menambah banyak pengunjung dan sekaligus menambah keragaman jenis perdagangan.

#### 5.4.4. Pencapaian

Pencapaian menuju pertokoan pinggir jalan mayoritas dilakukan oleh pengunjung dengan berjalan kaki. Sebelum kegiatan berjalan kaki dilakukan, diawali dengan berhenti dari kendaraan maupun angkutan umum. Disamping itu kegiatan berjalan kaki juga diawali dari tempat lain yang dekat dengan pertokoan pinggir jalan.

Lokasi tempat berdagang pedagang kaki lima sepanjang pertokoan banyak menempati di trotoar pertokoan / arkade, dengan letak penempatan lokasi berdagang menghadap pertokoan dan membelakangi pertokoan. Lokasi yang dipilih oleh pedagang kaki lima cenderung dekat dengan sumber pejalan kaki. Sumber pejalan kaki tersebut berdasarkan pengamatan berasal dari tempat parkir kendaraan roda dua/roda empat, tempat pemberhentian dari angkutan umum / angkutan tradisional, maupun dari tempat lain yang jaraknya dekat dengan pertokoan.

Pencapaian terhadap lokasi pedagang kaki lima tidak lepas dari tempat trotoar pertokoan yang menghubungkan antar pertokoan satu sama lain atau kegiatan lain yang menjadi pendukung aktifitas seperti pasar Beringharjo, Perkantoran, Perhotelan, Bioskop dan tempat bersejarah seperti Keraton dan Museum. Kemudian pencapaian ke lokasi tersebut juga dipertimbangkan terhadap jarak yaitu dekat dengan jalur lambat, sumber pejalan kaki, maupun dari pusat kota.

Hasil pengolahan data sebanyak 61 responden, terdapat data bahwa jarak dari pusat kota dan sumber dari pejalan kaki dekat dengan pencapaian menuju lokasi pedagang kaki lima, sedangkan jarak lokasi dekat dengan jalur lambat merupakan alternatif terakhir.

Hasil ranking karakteristik dari persepsi pedagang kaki lima mendapatkan temuan urutan yang dipentingkan untuk dipertimbangkan pengembangan pertokoan pinggir jalan. Urutan ranking yang dihasilkan adalah sebagai berikut :

#### 5.4.6. Ranking Kriteria.

FUNGSI	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	Total	
			Untuk Jalan Kaki	Malam hari
			44	44
			41	31,8
			34,1	69,5
			74,6	74,6
PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN				218,6

Fungsi Selasar Bangunan  
N = 25

Tabel 5.32

lima dan malam hari dapat dipakai untuk pedagang lesehan, oleh pedagang kaki lima adalah dapat dipergunakan jalan kaki, pedagang kaki Fungsi selasar pertokoan pinggir jalan yang berupa arkaade, yang dipentingkan

#### 5.4.5. Fungsi

Hasil pendapat dari berbagai persepsi dari pedagang kaki lima yang menyangkut jarak pencapaian lokasi pedagang kaki lima terhadap pengunjung. Hal ini sama dengan pendapat dari *Unterman, (1984:23)* bahwa kemudahan pencapaian diperlukan untuk lokasi meliputi kejelasan rute pencapaian dan efisiensi pergerakan pengunjung terhadap waktu, kenyamanan, ketersediaan angkutan umum.

PENCAPAIAN	JUMLAH RESPONDEN	JUMLAH (%)	Total	
			Dekat jalur lambat	Pusat Kota
			36	48
			36,8	36,1
			27,1	78,7
PROSENTASE TERHADAP RESPONDEN			59,0	218

Tabel 5.31  
Pencapaian Terhadap Pengunjung  
N = 61



Tabel 5.33.  
Rangking Kriteria Faktor Penarik  
Persepsi Pedagang Kaki Lima  
N = 61

No	Kriteria	Keterangan	Jumlah	%	Rangking Dalam Grup	Rangking Grup
1	BENTUK	Bentuk pertokoan • Bentuk pinggir jalan. • Bentuk dengan selasar bangunan • Bentuk linier • Bentuk perdagangan modern	61 50 46 157	38,9 31,8 29,3	1 2 3	1
2	LOKASI	Lokasi terhadap selasar bangunan pertokoan • Terlindung cuaca • Dekat jalur utama • Dekat pertokoan	43 48 59 150	28,7 32,0 39,3	3 2 1	2
3	JARAK	Bencana utamanya PKL dengan pertokoan • Menambah banyak pengunjung • Menambah daya tarik • Menambah keragaman jenis perdagangan	59 23 59 141	41,8 16,3 41,8	1,5 3 1,5	3
4	PENCAPAIAN	Pencapaian terhadap pengunjung • Dekat jalur lambat • Pencapaian terhadap pengunjung • Pusat kota	36 49 48 133	27,1 36,8 36,1	3 1 2	4
4	FUNGSI	Fungsi Selasar Bangunan • Untuk jalan kaki • Untuk PKL • Malam Hari	44 41 44 129	34,1 31,8 34,1	2,5 1 2,5	5

Hasil rangking diatas pertama-tama dipentingkan oleh pedagang kaki lima adalah faktor bentuk, dengan alasan bahwa bentuk tersebut merupakan wadah atau tempat yang diberikan untuk pelayanan pedagang, selanjutnya bentuk linier,

karena bentuk tersebut berpengaruh terhadap palayanan pejalan kaki karena pejalan kaki cenderung memilih pergerakan efisien dan waktu yang dibutuhkan sesingkatnya. Baru kemudian bentuk perdagangan dengan diberikan fasilitas modern.

**Kedua** adalah faktor lokasi, karena lokasi tersebut dipertimbangkan untuk pencapaian terdekat bagi pengunjung, sehingga dipilih lokasi dekat dengan pertokoan, serta dekat dengan jalur utama dan terlindung terhadap iklim.

**Ketiga** adalah faktor jarak, karena semakin dekat dengan pertokoan dan pengunjung, semakin banyak barang dagangan juga dikunjungi oleh pengunjung, yang akan datang ke pertokoan.

**Keempat**, adalah faktor pencapaian, dengan pertimbangan pencapaian terhadap banyak pengunjung, baru kemudian pencapaian dari pusat kota dan yang terakhir dekat dengan jalur lambat.

**Kelima**, adalah faktor fungsi selasar bangunan, dengan pertimbangan apakah digunakan untuk pejalan kaki dan kegiatan di malam hari atau dipergunakan untuk pedagang kaki lima.

#### 5.5. Persepsi para pakar.

Para pakar yang menjadi responden penelitian adalah dari arsitek, sosial budaya, penentu kebijaksanaan dan pengembangan pertokoan. Para pakar tersebut dianggap mengetahui tentang kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan secara umum. Hasil pendapat dari para pakar tersebut berbeda sesuai dengan persepsi masing-masing yaitu :

Tabel 5.3.4  
PERSEPSI PARA PAKAR

NO	KRITERIA	KEERANGAN				NILAI			
		Arsitek	sosial- budaya	penentu kebijaksanaan	pengem- bang				
1.	Bentuk	bentuk pertokoan pinggir jalan	linier mall linier dan mall ruang dalam dan ruang luar menyatu	6 7 9 10	6 8 9 10	6 7 9 10	6 8 9 10	6 8 9 10	6 8 9 10
2.	Fungsi	ruang dalam pertokoan	• berbelanja • rekreasi • keaneka ragaman jenis perdagangan • pedagang kaki lima • jalan kaki	7 8 8 8 0	8 10 10 8 10	8 7 8 6 5	8 10 10 8 10	8 10 10 8 10	8 10 10 8 10
3.	Lokasi	terhadap jalan	• jalan Arteri Primer • jalan Arteri Sekunder • jalan Kolektor Primer • jalan Kolektor Sekunder • jalan Lokal Primer • jalan Lokal Sekunder • terhadap lingkungan • kantor • restoran • bioskop • hotel	2 4 6 9 10 2 2 8	0 3 4 5 9 10 10 10	1 6 7 5 2 3 3 3	10 10 10 10 10 10 10 10	10 10 10 10 10 10 10 10	10 10 10 10 10 10 10 10
4.	Pencapaian	tempat parkir	• depan pertokoan • taman parkir	2 10	10 10	6 9	10 10	10 10	10 10
5.	Orientasi	• berhubungan dengan tempat jalan kaki dan jalan utama • didukung dengan kegiatan lain	8 2	10 8	5 6	10 10	10 10	10 10	10 10
6.	Kenyamanan pejalan kaki	• aman terhadap lalu lintas kendaraan • jarak capai dengan obyek lain dekat • banyak etalase • trotoar lebar • rule dan orientasi jelas	10 9 10 10 10	9 8 7 9 10	8 4 7 9 6	9 8 7 9 10	8 9 9 9 10	8 9 9 9 10	8 9 9 9 10

Hasil data dari responden telah mendapatkan kriteria yang dibutuhkan untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan, dengan ditekankan kepada bentuk, fungsi,

lokasi, pencapaian, orientasi, dan kenyamanan pengunjung. Bentuk yang diinginkan sesuai dengan persepsi responden adalah bentuk pertokoan pinggir dengan bentuk linier dan mall. Alasan adalah bentuk tersebut pengunjung dapat ditarik lebih banyak untuk berkunjung di pertokoan pinggir jalan. Disamping itu juga diperlukan keaneka ragaman jenis perdagangan yang dibutuhkan oleh segala lapisan masyarakat. Fungsi dari pertokoan diperuntukkan untuk berbelanja, rekreasi. Mengenai fungsi dari pertokoan pinggir jalan sesuai dari pendapat responden cenderung lebih dipentingkan untuk rekreasi sambil berbelanja. Dan untuk selasar dipertokoan sebaiknya untuk jalan kaki saja, tetapi bagi responden penentu kebijaksanaan dan sosial budaya fungsi selasar disamping untuk pejalan kaki bisa juga diperuntukkan untuk pedagang kaki lima dengan diatur lokasinya. Lokasi pertokoan yang paling strategis di tempatkan di pusat kota tepatnya di jalan lokal primer. Disamping itu potensi lingkungan seperti daerah perkantoran, hotel, restoran, bioskop dll. menjadi bahan pertimbangan untuk penentuan lokasi pertokoan pinggir jalan. Lokasi tempat parkir apabila daerah sudah mengalami kesulitan parkir dapat dibuatkan tempat parkir atau taman parkir, tetapi dari pihak pengembang yang namanya pertokoan pinggir jalan, parkir sebaiknya di tempatkan dimuka pertokoan dengan perencanaan yang matang, yang artinya lokasi parkir sudah menjadi pertimbangan sejak awal untuk perencananakan, apabila orientasi pertokoan berhubungan dengan pejalan kaki dan jalan utama. Faktor kenyamanan pejalan kaki sangat ditentukan oleh jarak capai antar obyek yang dituju dengan pertimbangan keamanan terhadap lalu lintas. Adapun rangking kriteria tersebut adalah sebagai berikut :

TABEL 5.34  
RANGKING KRITERIA PERTOKOAN PINGGIR JALAN  
BERDASARKAN PERSEPSI PARA PAKAR

no	kriteria	Keterangan	nilai rata2	nilai rangking dalam group	nilai rangking group
1.	Bentuk	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inlet</li> <li>• mall</li> <li>• Inlet dan mall</li> <li>• ruang dalam dan ruang luar</li> </ul>	8 6 9 7	2 4 1 3	2,5
		Rata-rata	7,5		
2.	Fungsi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ruang dalam pertokoan</li> <li>• berbelanja</li> <li>• rekreasi</li> <li>• aneka ragam jenis</li> <li>• pedagang kaki lima</li> <li>• jalan kaki</li> </ul>	7 9 8 5 8	4 1 2,5 5 2,5	4
		Rata-rata	7,4		
3.	Lokasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jalan Arteri Primer</li> <li>• jalan Arteri Sekunder</li> <li>• jalan Kolektor Primer</li> <li>• jalan Kolektor Sekunder</li> <li>• jalan Lokal Primer</li> <li>• jalan Lokal Sekunder</li> <li>• terhadap lingkungan</li> <li>• kantor</li> <li>• restoran</li> <li>• bioskop</li> <li>• hotel</li> </ul>	1 4 3 6 7 8 5 6 5 7	10 8 9 4,5 2,5 1 6,5 4,5 2,5	6
		Rata-rata	5,2		
4.	Pencapaian	<ul style="list-style-type: none"> <li>• tempat parkir</li> <li>• depan pertokoan</li> <li>• taman parkir</li> </ul>	7 8	2 1	2,5
		Rata-rata	7,5		
5.	Orientasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>• berhubungan dengan tempat jalan kaki dan jalan utama</li> <li>• didukung dengan kegiatan lain</li> </ul>	8 6	1 2	5
		Rata-rata	7		
6	Kenyamanan pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>• aman terhadap lalu lintas</li> <li>• kendaraan</li> <li>• jarak capai dengan obyek lain</li> <li>• dekat</li> <li>• banyak etalase</li> <li>• trotoar lebar</li> <li>• rute dan orientasi jelas</li> </ul>	9 7 8 9 9 8,4	2 6 4,5 2 2	1

Kegiatan yang terjadi di sepanjang jalan Malioboro didominasi oleh kegiatan perdagangan dan pariwisata disamping kegiatan perkantoran. Kegiatan perdagangan terdiri dari pertokoan pinggir jalan, perdagangan modern dan pasar Beringharjo, yang sama lainnya saling berperan sebagai pelayanan perbelanjaan skala lokal, regional bahkan sampai nasional. Kegiatan tersebut didukung oleh karakteristik lingkungan Malioboro sebagai kawasan konservasi dan penyangga budaya. Kegiatan pertokoan pinggir jalan meliputi kegiatan pedagang kaki lima, kegiatan pengujung, kegiatan pertokoan itu sendiri yang semuanya mempunyai motivasi ekonomi. Disamping potensi ekonomi juga

## 5.6.

### Kegiatan pertokoan di jalan Malioboro.

Hasil rangking berdasarkan persepsi para pakar adalah **pertama** bahwa faktor kenyamanan pejalan kaki dengan pertimbangan utama masalah rute pencapaian dan orientasi jelas, trotoar lebar, aman terhadap lalu lintas dan yang terakhir adalah masalah banyak etakase, jarak capai dengan obyek lain dekat. **Kedua** dan **ketiga** mempunyai bobot yang sama adalah bentuk dan pencapaian, dengan pertimbangan utama adalah bentuk pertokoan linier dan mal, atau dengan linier saja kemudian ruang luar dan ruang dalam menyatu. Pencapaian pertokoan dipertimbangkan adalah masalah tempat parkir. Tempat parkir untuk pertokoan yang dibuatkan taman parkir.

**Kempat** adalah faktor fungsi itu sendiri yaitu dipertimbangkan fungsi pertokoan lebih dahulu baru kemudian jenis perdagangan. Dan yang terakhir fungsi selasar pertokoan diutamakan untuk pejalan kaki.

**Kelima** adalah faktor orientasi ruang luar, dipertimbangkan dengan jalan kaki, baru kemudian diutamakan dengan dukungan kegiatan lain.

**Keenam** adalah faktor lokasi dengan pertimbangan utama masalah lingkungan pertokoan baru kemudian lokasi terhadap jalan.

terdapat potensi fisik yang menjadi penarik bagi pengunjung yang mempunyai motivasi tergantung dari obyek yang akan dituju. Motivasi itu sendiri terjadi karena dorongan, keinginan, hasrat dan tenaga penggerak lainnya yang berasal dari dalam dirinya untuk melakukan sesuatu. Motivasi tersebut memberikan tujuan dan arah kepada tingkah laku. Motivasi tersebut merupakan faktor pendukung sesuatu obyek yang diindahkan dalam alam kesadaran manusia (*kognisi*), selanjutnya hasil proses penginderaan timbulah makna terhadap obyek yang dinamakan persepsi. Pola kognitif akan menghasilkan persepsi dan attitude. Adapun attitude adalah kegiatan yang berulang-ulang sesuai dengan obyeknya. Pelaku pengguna pertokoan pinggir jalan meliputi pengunjung, pemilik toko, penduduk, PKL, masing-masing mempunyai motivasi yang berbeda, walaupun menempati tempat yang sama.

### 5.6.1. Kegiatan Pengunjung

Bangunan pertokoan pinggir jalan Malioboro dikunjungi oleh pengunjung dengan keinginan berbelanja dan rekreasi sesuai obyek yang dituju. Adapun obyek yang dituju oleh pengunjung adalah sisi Barat dan sisi Timur, terutama wisatawan dari luar kota dan dalam kota. Pertokoan yang dituju adalah Robinson, Matahari, Malioboro Mal, Ramai dan pedagang kaki lima di sepanjang arkade sisi Barat. Awal pencapaian pengunjung dimulai dari tempat parkir roda empat dan roda dua, setelah itu dilanjutkan dengan berjalan kaki, sesuai dengan tempat, pelaku, pengunjung dari toko yang satu ke toko lainnya, dengan pembagian waktu dari

jam 9.00 WIB- 12.00 WIB, jam 12.00 WIB-15.00 WIB dan 15.00 WIB-18.00 WIB, selama 3 hari yaitu:

# 1. Pola Pergerakan Pengunjung dari Pagi- Siang

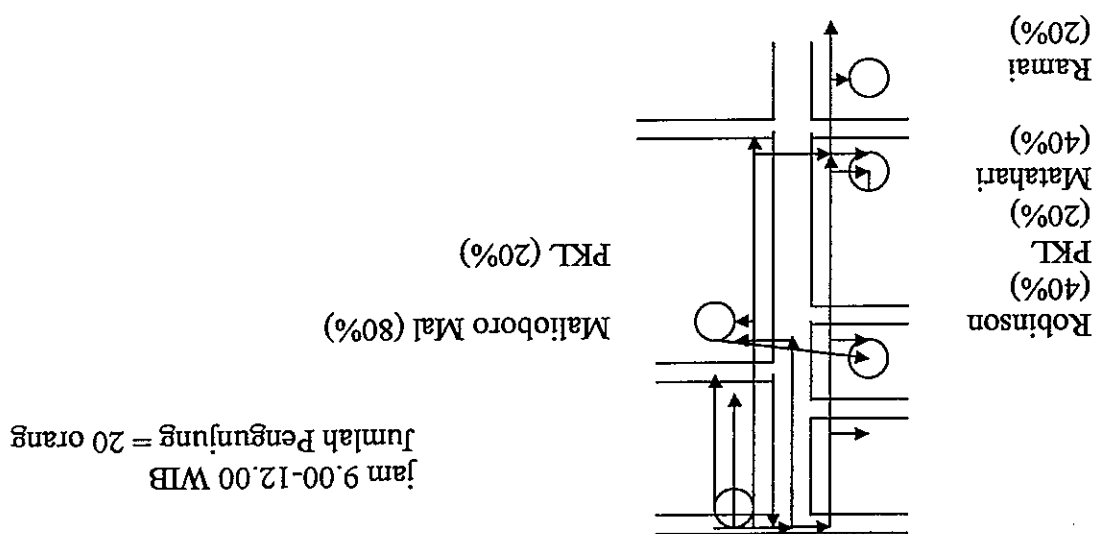


diagram 5.2.  
Pola Pengunjung Berdasarkan Kognisi

Pola pergerakan pengunjung pada jam 9.00 WIB-12.00 WIB, dimulai dari depan hotel Garuda, karena tempat tersebut dipakai untuk parkir kendaraan roda dua, maka banyak pengunjung yang berjalan kaki dari jalan Abu Bakar menuju ke Malioboro banyak yang lewat disitu. Kegiatan pergerakan pengunjung pada waktu tersebut, banyak memilih tujuan ke Malioboro Mal, dengan alasan di tempat tersebut dianggap menyediakan bermacam-macam barang. Dari tempat parkir di depan Hotel Garuda, dan sepanjang totor sisi Timur di depan perkantoran, pertokoan berhubungan langsung dengan tempat pejalan kaki. Pergerakan pejalan kaki dari tempat parkir tersebut, dilanjutkan menyusuri sepanjang trotoar dan arkade pertokoan menuju ke Malioboro Mal ( 80 % ).

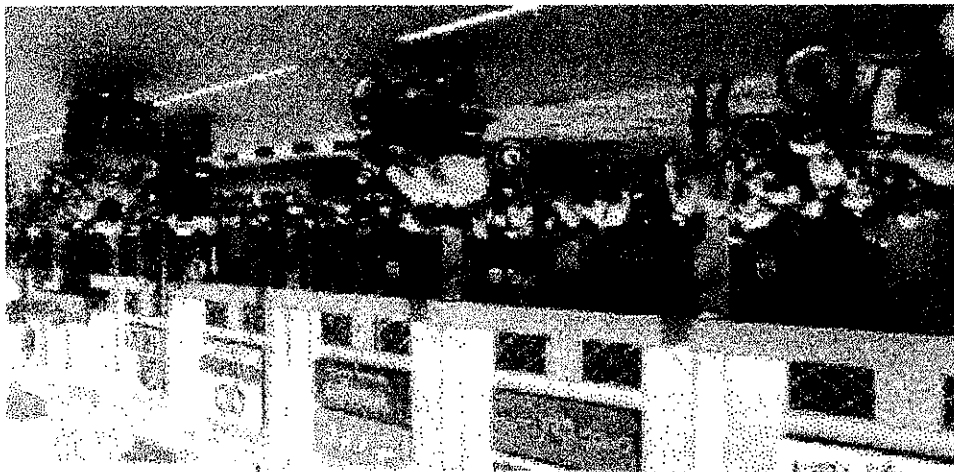


**Gambar 5.2**  
**Perggerakan Pengunjung di dalam Arkade Malioboro Mal**  
**Pada jam 9.00 WIB.**



Namun pengunjung yang berparkir di depan Malioboro Mal, tidak semuanya menuju ke pusat perbelanjaan Malioboro Mal, akan tetapi memilih ke pertokoan di depannya ( sisi Barat ) dengan menyeberang jalan Malioboro yang sudah padat lalu lintas kendaraan roda dua maupun roda empat. Pada saat yang sama pengunjung yang berjalan didalam arkade tersebut nampak masih sepi, hanya beberapa pengunjung yang lewat.

**Gambar 5.1**  
**Sumber pergerakan pengunjung dari tempat parkir**  
**sepanjang sisi Timur pertokoan,**  
**seperti contoh di depan Malioboro Mal**



Gambar 5.4.  
Pergarakan pengunjung dan kegiatan pedagang kaki lima  
pada jam 8.00 WIB



Kegiatan di dalam arkade toko Ramayana pada waktu itu ketika toko masih tutup, tetapi pedagang kaki lima sudah mulai mempersiapkan barang yang akan ditawarkan. Nampak pergerakan pengunjung belum terlalu banyak yang melewati di sepanjang deretan pedagang kaki lima, hanya beberapa orang saja yang melewati.

Gambar 5.3  
Pergarakan pengunjung toko Ramayana menuju  
ke Malioboro Mali atau sebaliknya



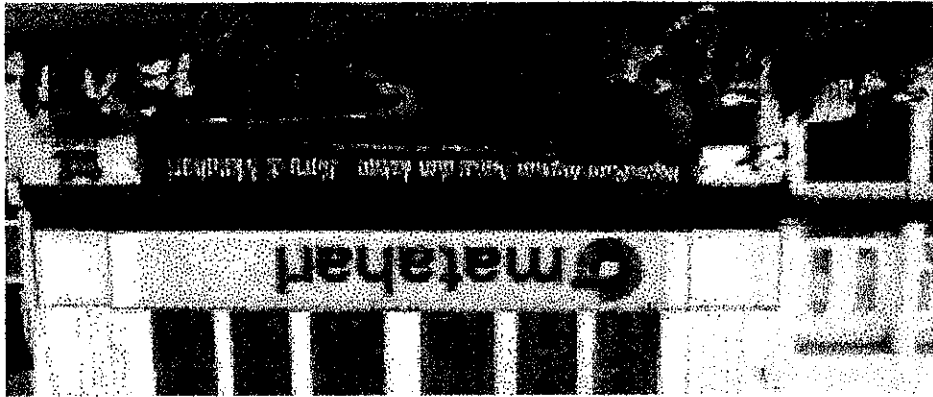
Disamping itu, apabila menuju ke Malioboro Mali pengunjung memilih menyebarkan jalan Malioboro menuju ke toko Robinson untuk berjalan-jalan sambil berbelanja. Dengan Kedekatan jarak antara Malioboro mali dengan Robinson sekarang ini bernama Ramayana, nampak banyak pengunjung meyebarkan jalan menuju dan meninggalkan toko tersebut. Hubungan kedua tempat tersebut dapat menjadi magnet pergerakan pengunjung dari sisi Barat dan sisi Timur dengan diwarnai jenis perdagangan yang berlainan.

Gambar 5.6  
Kegiatan pengunjung disepanjang arkade toko Matahari



Nampak kegiatan para angkutan tradisional ( becak, andong ) sedang menunggu penumpang di sepanjang disepanjang arkade pertokoan Matahari. Selain kegiatan pedagang kaki lima belum banyak melakukan kegiatan tawar-menawar dengan calon pembeli, karena pada saat itu belum banyak pengunjung.

Gambar 5.5  
Situasi kegiatan di depan toko Matahari, dengan disepanjang arkade dipakai tempat parkir angkutan tradisional.

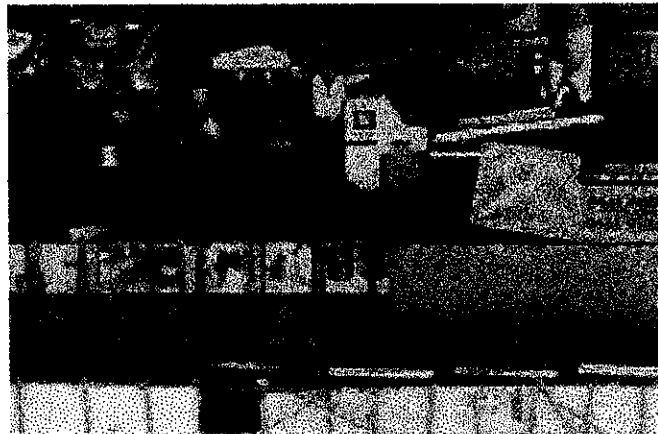


Toko Ramayana walaupun akan dibuka setelah jam 8.00 WIB, akan tetapi kegiatan di depan arkade sudah nampak ramai. Selanjutnya tempat lain yang ramai dan dipilih menjadi tujuannya adalah toko Matahari (20%), dengan pencapaian dari toko Ramayana dengan menyusuri arkade pertokoan yang banyak dipakai oleh pedagang kaki lima yang menghadap pertokoan maupun membelakangi pertokoan. Disamping itu pedagang kaki lima menjadi sasaran pengunjung, sebesar 20 %.

Pada waktu siang sampai sore, pola pergerakan pengunjung yang bersumber dari arah jalan Abu Bakar dan tempat parkir di depan trotoar Hotel Garuda, banyak pengunjung memilih tujuan ke pertokoan meliputi pertokoan Malioboro Mal, Pedagang kaki lima, Ramayana, dan Matahari. Orientasi pengunjung di kawasan Malioboro, terutama di sisi Timur, karena disana terdapat Malioboro Mal. Dan di sisi Barat karena ada disana terdapat pedagang kaki lima yang menjual berbagai macam souvenir. Namun pengunjung mengunjungi pertokoan mempunyai tujuan utama berjalan-jalan, baru kemudian berbelanja.

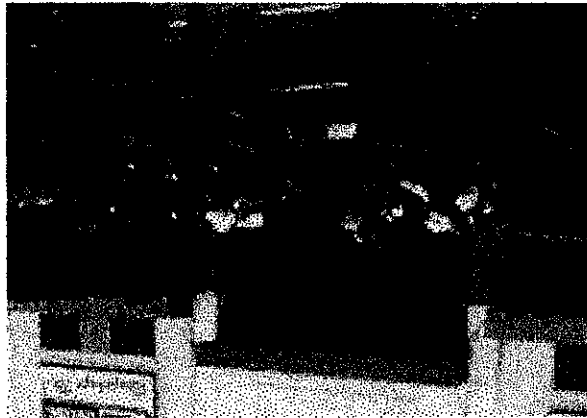
## 2. Pola pergerakan Pengunjung dari Siang - Sore

Gambar 5.7.  
Kegiatan di depan toko Ramai, terdiri kegiatan pedagang kaki lima, kegiatan angkutan tradisional



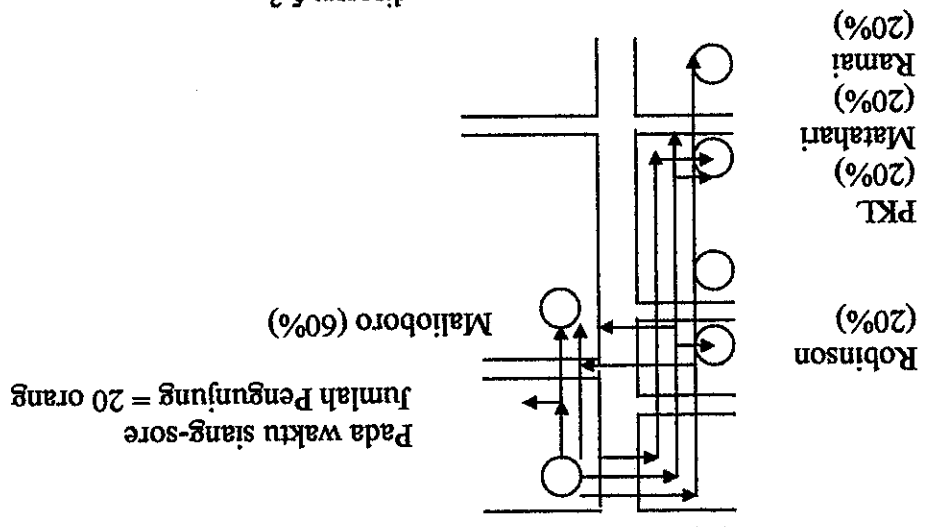
Pada saat itu kegiatan pedagang kaki lima baru mempersiapkan barang yang akan di jual kepada calon pembeli, dan pada saat itu juga toko Matahari masih tutup. ( sekitar jam 8.00 WIB ). Kemudian disamping Matahari, toko Ramai juga menjadi tujuan pengunjung yang letaknya tidak jauh .

**Gambar 5.8**  
Sumber pergerakan pengunjung dari tempat parkir sepanjang sisi Timur pertokoan, seperti contoh di depan Malioboro Mal pada waktu siang-sore



Pola pergerakan pengunjung pada waktu siang sampai sore dimulai dari depan hotel Garuda. Pengunjung banyak memilih tujuan ke Malioboro Mal, dengan alasan di tempat tersebut dianggap menyediakan bermacam-macam barang. Sepanjang sisi Timur di depan Hotel Garuda, Pertokoan, Pertokoan terdapat trotoar yang lebar yang sekarang ini untuk tempat parkir dan sebagai jalur pejalan kaki. Pergerakan pejalan kaki dari tempat parkir tersebut dilanjutkan menyusuri sepanjang trotoar dan arkaade pertokoan menuju ke Malioboro Mal ( 60 % ).

**diagram 5.3.**  
Pola pergerakan pengunjung berdasarkan kognisi



Secara keseluruhan pergerakan pengunjung dari depan Hotel Garuda tidak semuanya berjalan ke Malioboro Mal, akan tetapi memilih menyeberang jalan Malioboro menuju ke pertokoan sisi Barat, tepatnya di depan toko Aquarius. Selanjutnya berjalan menyusuri sepanjang arkade sisi Timur, dengan tujuan disamping berjalan-jalan, juga bisa melihat keaneka ragam pedagang kaki lima (20%) yang berada di depan pertokoan. Namun dengan berjalan kaki menyusuri arkade sepanjang pertokoan, hanya dapat mengunjungi sebagian dari pertokoan. Hal tersebut, karena dengan mengunjungi beberapa pertokoan sudah mengalami kelelahan. Kemudian pertokoan yang dipilih selain Malioboro Mal adalah toko Ramayana. Banyak pengunjung yang bergantian mengunjungi Malioboro mal dan Ramayana, karena jarak kedua toko tersebut sangat dekat. Hubungan kedua

**Gambar 5.9**  
**Perggerakan di dalam arkade Malioboro Mal**  
**Pada waktu siang-sore**



Namun pengunjung yang berparkir di depan Hotel Garuda, tidak menuju ke pusat perbelanjaan Malioboro Mal, akan tetapi memilih ke pertokoan di depannya ( sisi Barat ) dengan menyeberang jalan Malioboro yang sekarang ini sudah padat lalu lintas. Kegiatan di dalam arkade Malioboro Mal pada saat tersebut nampak sudah ramai pengunjung.

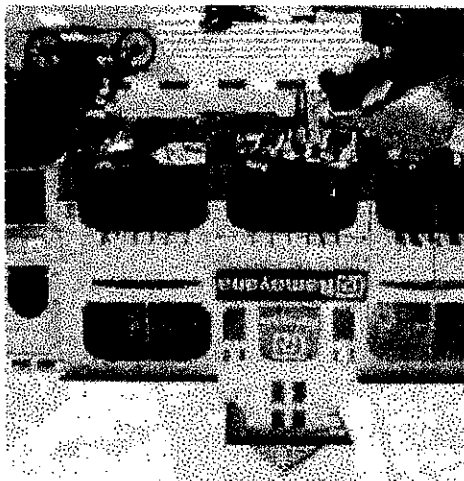
**Gambar 5.11**  
**Perggerakan pengunjung dan kegiatan pedagang kaki lima**  
**di depan toko Ramayana pada waktu siang sampai sore.**



Bagian depan bangunan toko Ramayanaan dipakai untuk parkir angkutan tradisional yang berderet sejajar dengan arkade. Namun perletakkannya tidak teratur, sehingga menutupi pencapaian menuju Ramayana dari arah Malioboro

Mal.

**Gambar 5.10**  
**Perggerakan pengunjung toko Ramayana menuju**  
**ke Malioboro Mal atau sebaliknya**  
**pada waktu siang sampai sore**



tempat tersebut dapat menjadi magnet pergerakan pengunjung dari sisi Barat dan sisi Timur.

**Gambar 5.13**  
**Kegiatan pengunjung disepanjang arkade toko Matahari**  
**Pada waktu siang-sore.**



Nampak kegiatan angkutan tradisional ( becak, andong ) sedang menunggu penumpang di depan arkade pertokoan Matahari.

**Gambar 5.12.**  
**Situasi kegiatan di depan toko Matahari, dengan didepan arkade**  
**dipakai tempat parkir angkutan tradisional.**  
**Pada waktu siang sampai sore**



Nampak kegiatan pertokoan di toko Ramayana sudah ramai pengunjung baik menuju pertokoan maupun berjalan menuju tempat lain. Kegiatan didalam arkade meliputi kegiatan pejalan kaki dan kegiatan pelayanan perdagangan tradisional dengan berbagai jenis barang yang dipamerkan. Selanjutnya tempat lain yang dipilih menjadi tujuannya adalah toko Matahari ( 20 % ). Disamping itu pedagang kaki lima juga menjadi sasaran pengunjung (20%).



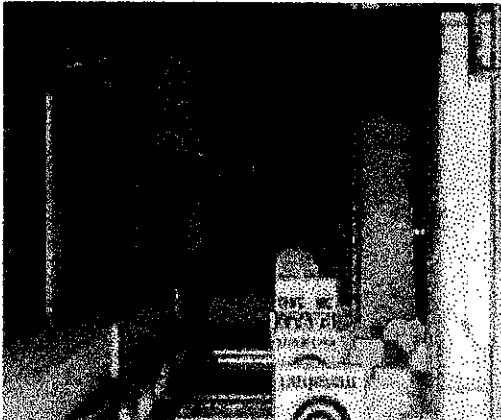
Pada saat itu pengunjung sudah mulai banyak berdatangan dengan motivasi berjalan-jalan, sambil berbelanja. Hal tersebut, dimanfaatkan oleh pedagang kaki lima untuk menjangkau calon pembeli, dengan berbagai cara menawarkan barang agar pengunjung bisa tertarik. Toko Ramai juga tidak luput jadi incaran para pengunjung. Toko – toko tersebut, menjadi magnet pergerakan pengunjung dari satu tempat ke tempat lain.

### 3. Pola pergerakan pengunjung dari malam hari.

Di malam hari, setelah jam 21.00 WIB, terjadi perubahan fungsi dari kegiatan pertokoan dan pedagang cinderamata menjadi pusat perdagangan makanan yang amat panjang . Beraneka makanan dijual di kawasan ini, baik berupa makanan lokal maupun makanan asing. Banyak interaksi yang menarik di dalam warung-warung makanan tersebut. Pergerakan pengunjung di malam hari banyak tertarik keumikan kehidupan di kawasan Malioboro, terutama makanan khas Yogyakarta banyak di dapatkan. Warung-warung makanan lesehan banyak didapatkan di arkade pertokoan dan di trotoar di depan Hotel Garuda perkantoran dan di jalan perwalkan.



**Gambar 5.14.**  
Kegiatan pedagang lesehan di arkade di sisi Barat



**Gambar 5.15.**  
Di dalam arkade tidak ada kegiatan pedagang lesehan

Jumlah pengunjungan selama tiap 5 menit dengan pengamatan selama 3 jam selama 3 hari yaitu hari Sabtu, Minggu dan Senin. Dipilih hari tersebut berdasarkan pengamatan banyak pengunjungan yang datang pada hari-hari tersebut. Dari data pengamatan responden, jumlah pengunjungan baik yang masuk ke toko atau berjalan-jalan di selasar bangunan (PKL), banyak yang melewati selasar bangunan daripada masuk ke dalam toko.

## 5.6.2. Jumlah Pengunjungan.

Pengunjungan yang akan singgah di warung-warung, pencapaian bisa langsung dengan menempatkan kendaraan di depannya. Pada malam hari, disediakan tempat parkir mobil dan kendaraan roda dua di trotoar sisi Timur

Gambar 5.16.  
Kegiatan pedagang makanan lesehan  
di trotoar sisi Timur

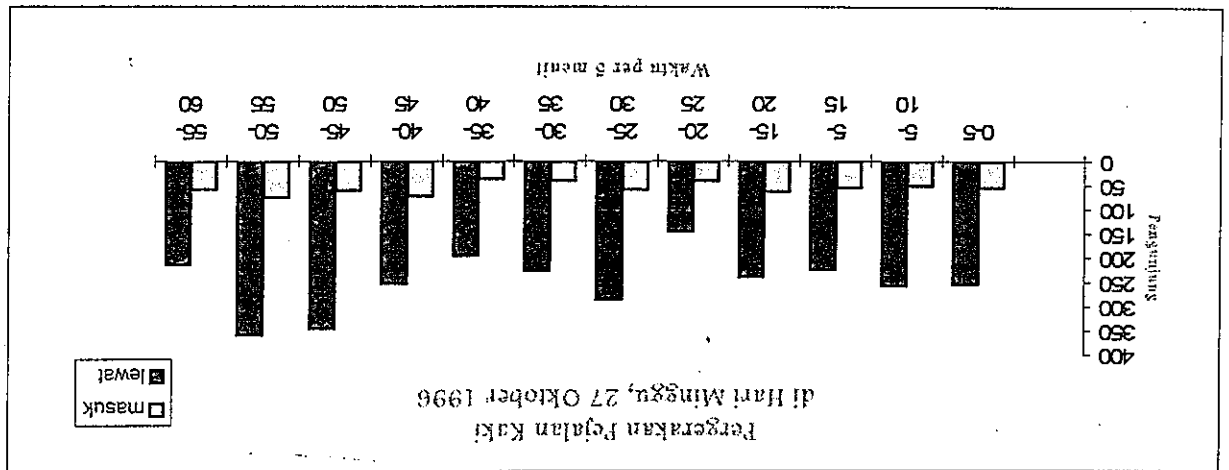


Gambar 5.17.  
Kegiatan pedagang makanan lesehan  
di jalan Perwalian

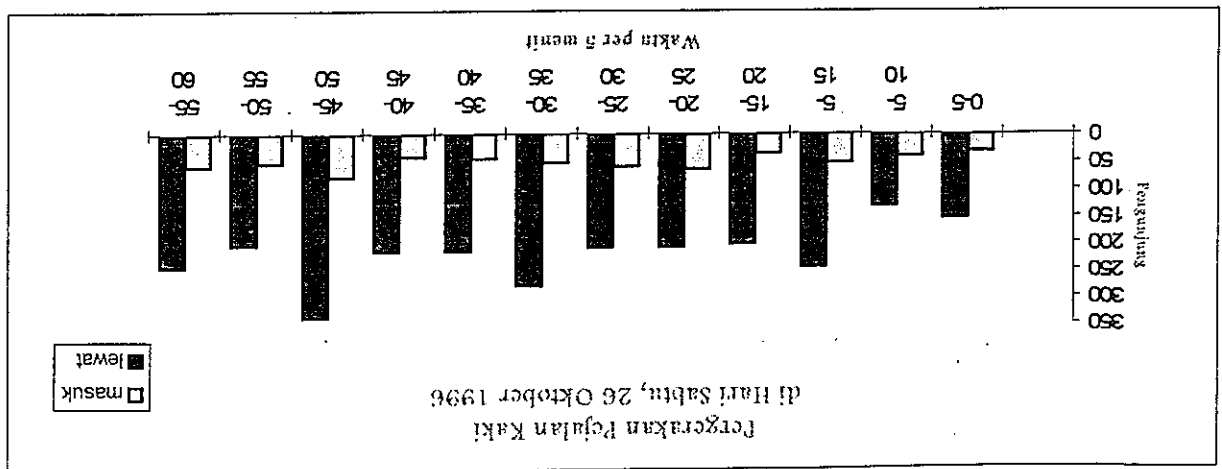


Kegiatan perdagangan makanan lesehan di sisi Barat, menempati di tempat tertentu di sepanjang arkade pertokoan. Pengelompokan jenis perdagangan makanan tersebut meliputi nasi gudeg, burung dara, ayam goreng, pecel lele, nasi goreng. Sedangkan kegiatan pedagang lesehan di sepanjang trotoar sisi Barat dan sisi Timur, dan di sepanjang trotoar sisi Timur.

Pada hari Minggu, jumlah pengunjung yang berjalan kaki disepanjang arkade rata-rata tiap 5 menit sebesar 303 orang. Dari jumlah pengunjung tersebut dengan tujuan ke pertokoan besar (16,5 %) dan yang menuju ke pedagang kaki lima atau yang berjalan-jalan sebesar 83,5 %. Jumlah pengunjung rata-rata tiap 5 menit sebesar 50 orang untuk masuk pertokoan dan 253 yang melewati pertokoan.



Pada hari Sabtu, jumlah pengunjung melewati pertokoan rata-rata tiap 5 menit sebesar 202 orang. Dari jumlah tersebut yang masuk ke pertokoan sebesar 50 orang.



Pada hari Senin, jumlah pengunjung ke pertokoan pinggir jalan sebanyak 2.795 orang, dengan perincian yang mempunyai tujuan ke pertokoan sebesar 16,45 % dan yang melewati pertokoan sebesar 83,55 %, dengan kepadatan pejalan kaki tiap 5 menit sebesar 38 orang untuk masuk ke pertokoan dan yang lewat 194 orang.

Alasan banyak yang lewat daripada masuk ke pertokoan, karena tertarik terhadap jenis dagangan pedagang kaki lima yang berbeda dengan jenis dagangan yang di toko dan sekaligus harga murah. Tetapi yang masuk ke toko dengan alasan kenyamanan ruang dan beragam jenis perdagangan. Terutama bagi pengunjung dari luar kota justru lebih banyak tertarik suasana di selasar bangunan karena keunikannya, citra kawasan dan barang yang dijual. Pertokoan yang jadi sasaran dorongan pengunjung untuk masuk keruangan adalah di toko Matahari, Ramai, Robinson dan Malioboro Mall, karena toko-toko tersebut banyak variasi jenis perdagangan.

## 5.7.

### Konservasi di obyek

#### Pertokoan Pinggir Jalan

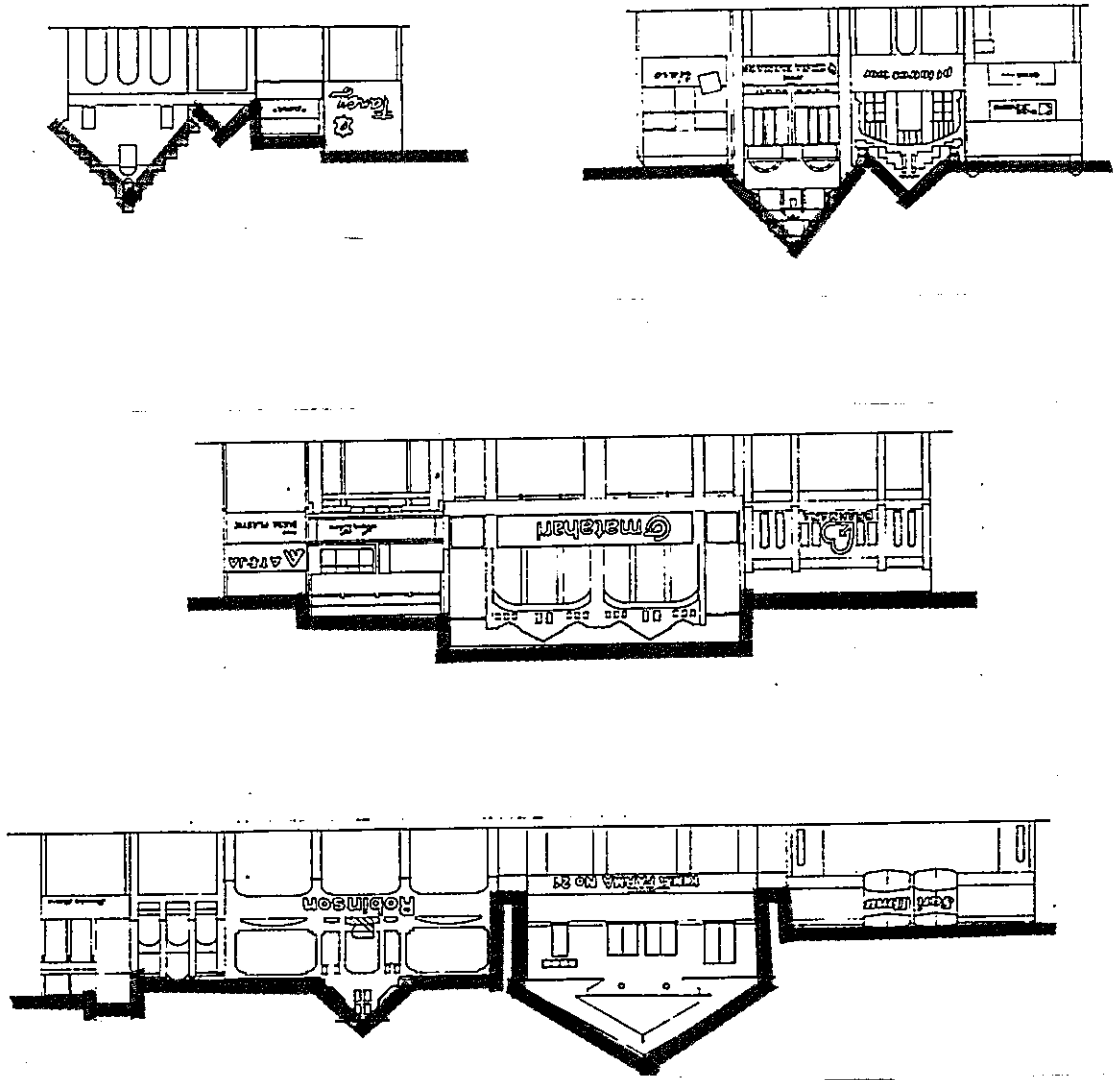
##### 5.7.1 Ritme Tampak.

Penampilan bangunan pertokoan pinggir jalan di Malioboro terdiri deretan kolom penopang kanopi dengan bentuk arcade. Awal bentuk bentuk perkembangan penampilan tersebut dimulai tahun 1970. Arkade tersebut terbentuk dari lantai bangunan pertokoan dengan melalui memundurkan dinding pertokoan sekitar 5 m. Namun perubahan tersebut tidak merubah penampilan karakter wajah jalan. Ritme penampilan bangunan pertokoan menonjol adalah berupa deretan kolom sejajar jalan Malioboro dan tampilan arsitektur dengan gaya Kolonial, Art Deco, Bangunan Cina, Modern, Post Modern, Lagam Bebas. Elemen ritme tampak bangunan pertokoan jalan Malioboro dapat dikaji dengan pendekatan latar belakang

bangunan, jarak ruang tiap bangunan, proporsi dari jendela dan pintu masuk.

- Latar Belakang Bangunan.

Ritme tampak bangunan berdasarkan latar belakang bangunan mempunyai bentuk segitiga dan segi empat. Bentuk tersebut diambil dari bentuk atap masing-masing bangunan pertokoan.

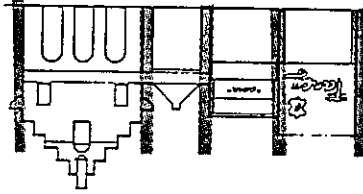
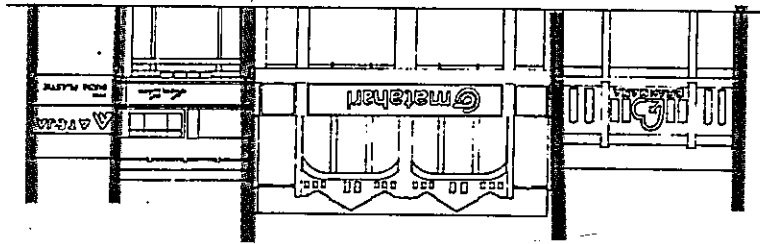
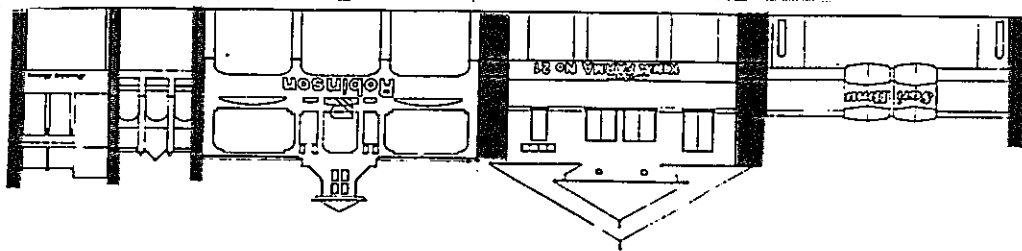


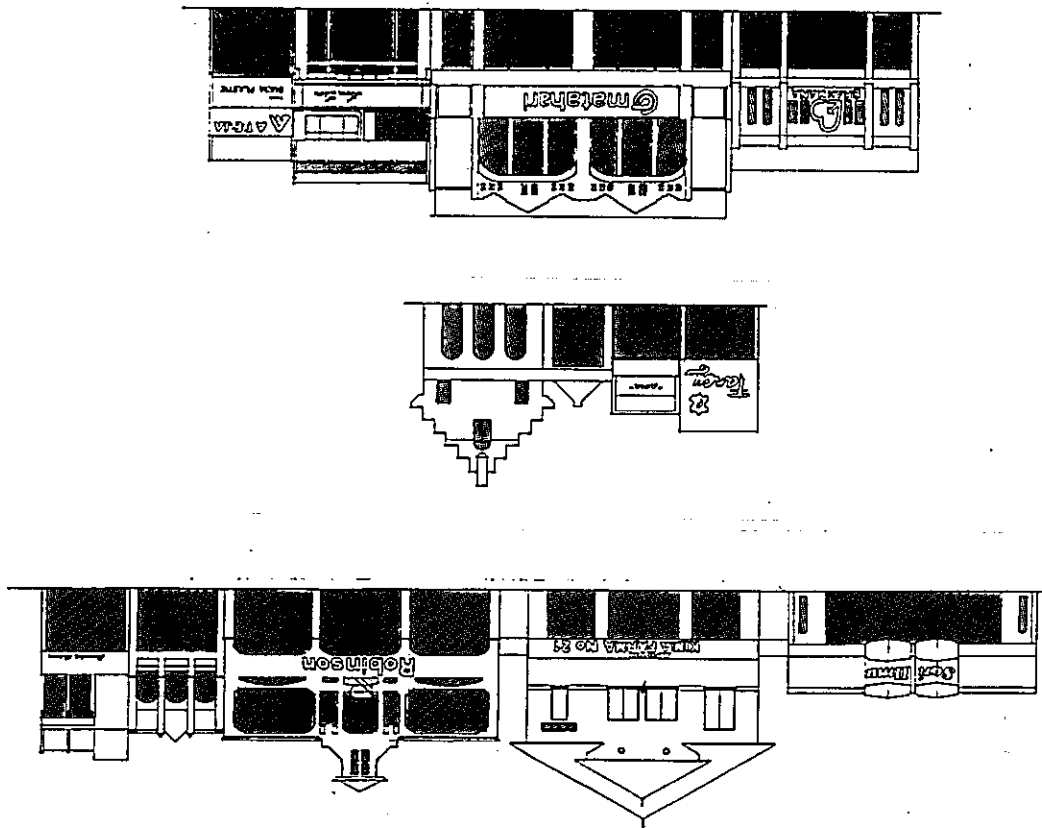
Gambar 5.20  
Ritme tampak berdasarkan latar belakang bangunan

- Jarak Ruang Antar Bangunan.

Ritme tampak pertokoan pinggir jalan mempunyai kerapatan bangunan tiap pertokoan terdiri 6m, 12m. Tetapi penampilan ritme tersebut yang paling banyak mempunyai lebar bangunan 6 m.

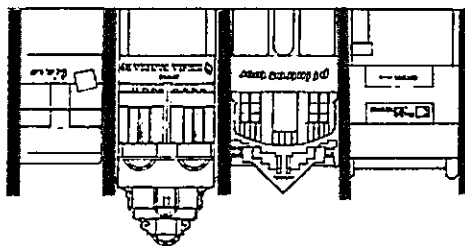
Kerapatan bangunan tersebut telah membentuk fasade bangunan pertokoan pinggir jalan, dengan berpenampilan berupa deretan arkade. Arkade tersebut yang menyatukan berbagai keaneka ragaman tampak dan lebar ruang bangunan pertokoan.





- Proporsi jendela dan pintu masuk.  
Ritme yang terbentuk melalui proporsi jendela dan pintu masuk pertokoan, membuat kesan jalan masuk bertambah kuat. Kesan tersebut ditampilkan dalam bentuk kepadatan penempatan lubang bangunan.

Gambar 5.21.  
Jarak antar bangunan pertokoan

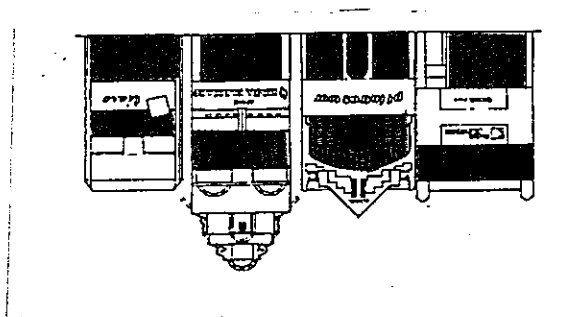


Kawasan pedestrian yang ada sepanjang jalan Malioboro, terdapat disisi Timur. Jalur pejalan kaki tersebut berada di depan pertokoan dengan lebar 5m, sedangkan di depan Hotel Garuda dan Gedung DPRD Tingkat I DIY dengan lebar 8 m. Namun perkembangan jalur pejalan kaki dipergunakan tempat parkir kendaraan roda dua dari ujung Utara sampai dengan Selatan. Jalur tersebut sebagian terpotong oleh jalan Perwakilan dan jalan menuju ke Kompleks Perkantoran Pemerintah Daerah Tingkat I DIY serta di depan Hotel Mutiara II. Hampir semua pejalan kaki dari depan hotel Garuda langsung menyeberang jalan Malioboro menuju ke pertokoan di depan hotel tersebut. Disamping itu juga ada yang menuju ke hotel Garuda maupun menuju ke Malioboro Mal. Disamping kegiatan pejalan kaki, ruang luar pada daerah tersebut dilengkapi dengan pedagang kaki lima memakai kereta dorong maupun langsung menempati sebagian jalur tersebut.

### 5.7.2. Sirkulasi Pedestrian.

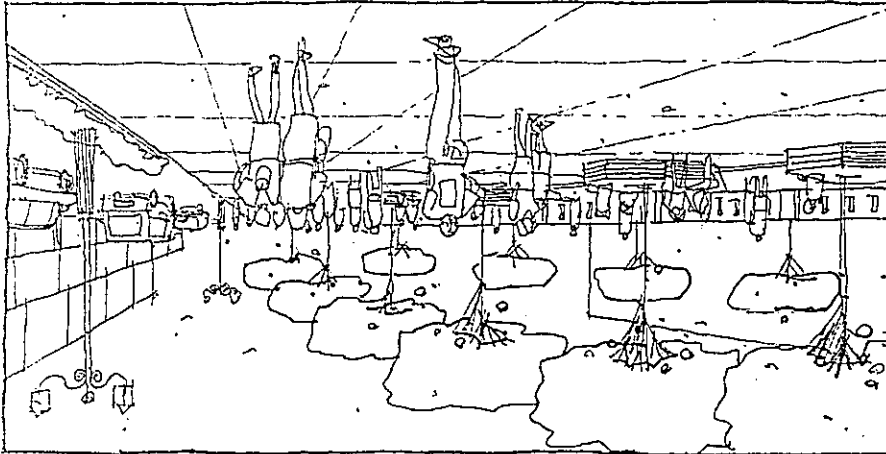
Ritme tampak bangunan pertokoan secara keseluruhan ritme bangunan berbentuk segitiga, kotak memanjang vertikal dan kotak memanjang vertikal keatas diberi variasi lengkungan.

Gambar 5.22.  
Proporsi jendela dan pintu masuk

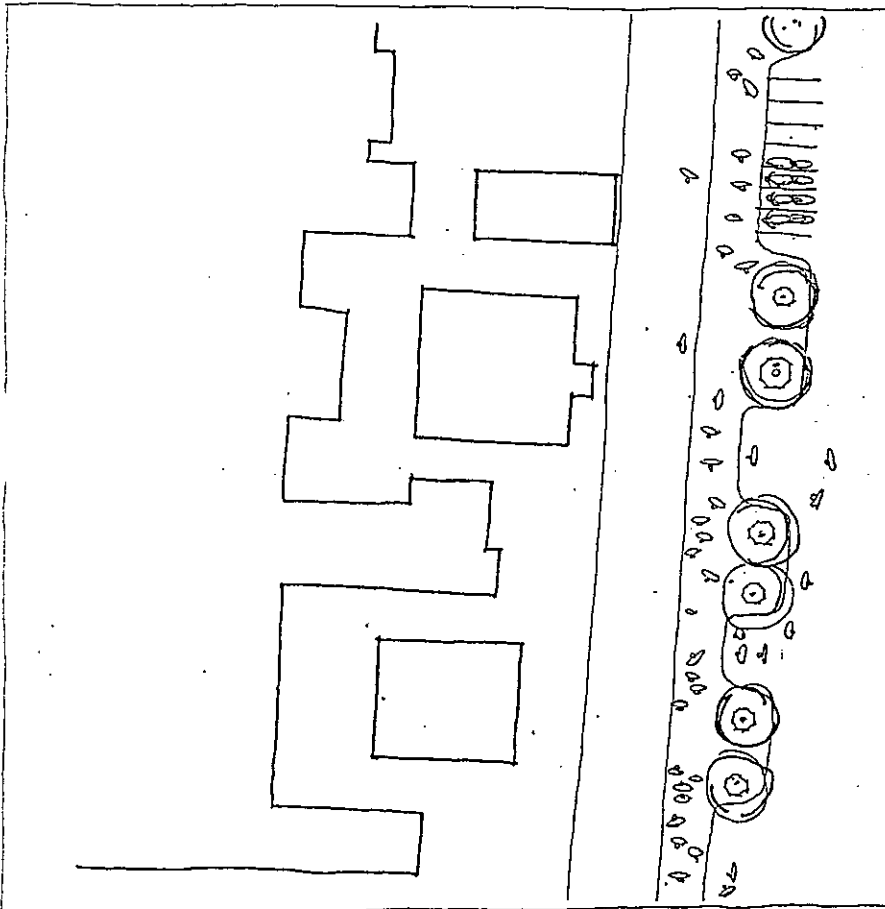




gambar 5.24  
Kegiatan pejalan kaki di depan Hotel Garuda  
Dan Gedung DPRD Tingkat I DIY

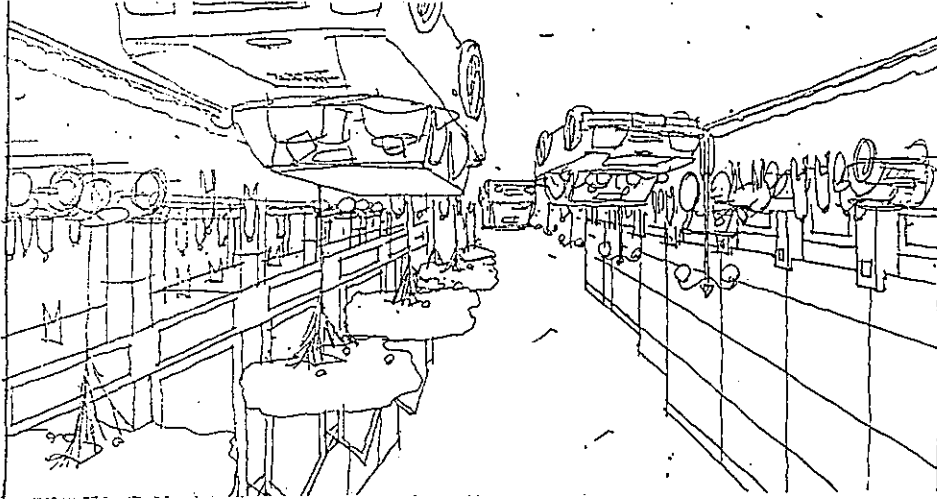


gambar 5.23  
Pola sirkulasi pedestrian di depan Hotel Garuda  
dan Gedung DPRD Tingkat I DIY



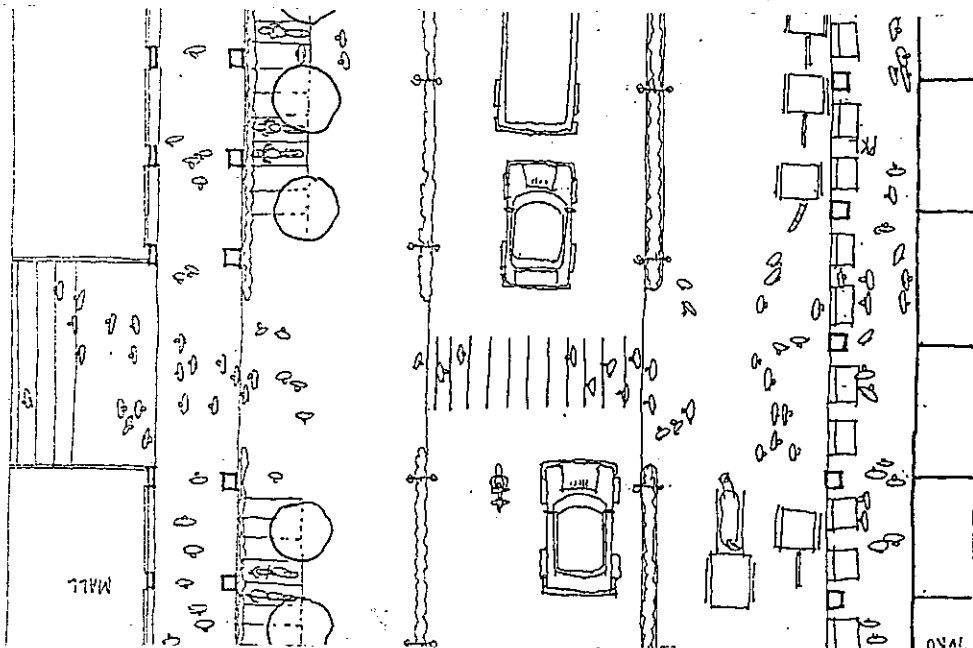
Kegiatan pejalan kaki sepanjang pertokoan pinggir jalan  
di jalan Malioboro

Gambar 5.26.



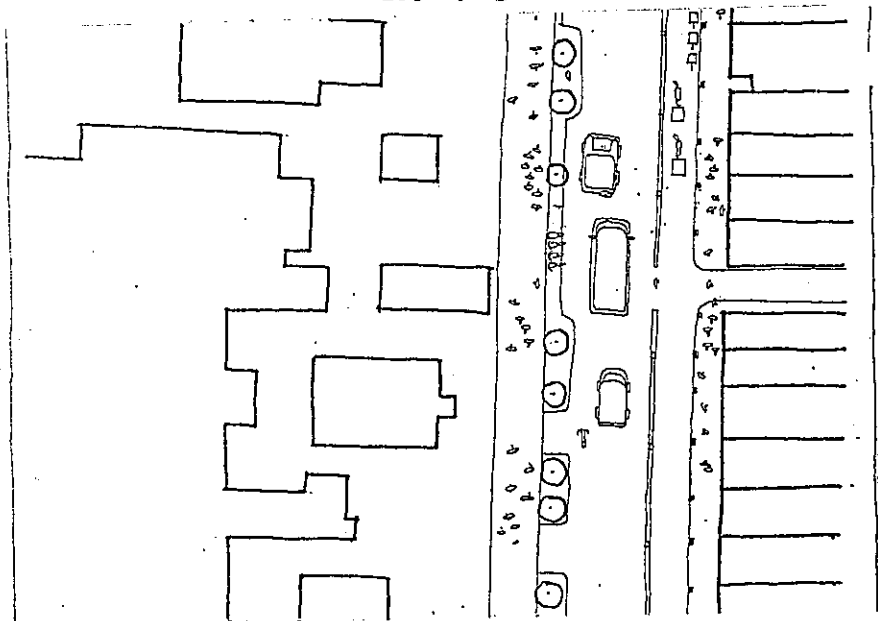
Pola sirkulasi pejalan kaki di depan Malioboro Mal

Gambar 5.25

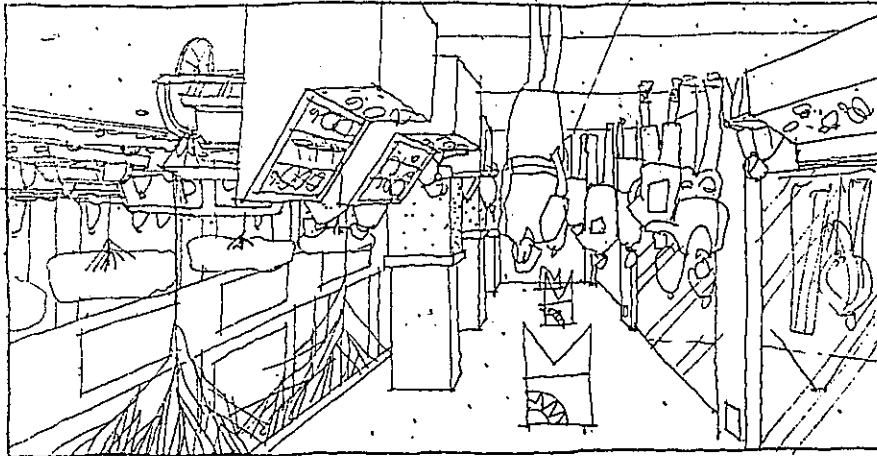


Kawasan pedestrian di sisi Barat, berupa deretan arkade memanjang dari Utara sampai Selatan. Arkade tersebut sebagian terpotong oleh jalan Sosrowijayan dan jalan Dagen, sehingga diperlukan penyeberangan menuju ke arkade berikutnya. Disamping itu pencapaian dari Malioboro Mal menuju ke pertokoan di depannya pejalan kaki harus menyeberang jalan Malioboro dengan perlengkapan jalan diberi sebra kross.

Jalur pejalan kaki di sisi Barat sebagian tempatnya dipakai oleh pedagang kaki lima yang meghadap ke pertokoan maupun membelakangi pertokoan. Jalur pejalan kaki di Malioboro telah merangsang berbagai kegiatan ekonomi, sehingga sepanjang pertokoan berkembang kawasan bisnis. Kegiatan pejalan kaki yang ada di pertokoan jalan Malioboro tidak lepas dari penyediaan tempat parkir.



Gambar 5.27  
Pola Sirkulasi pejalan kaki di Arkade



Gambar 5.28  
Kegiatan pejalan kaki di dalam arkade

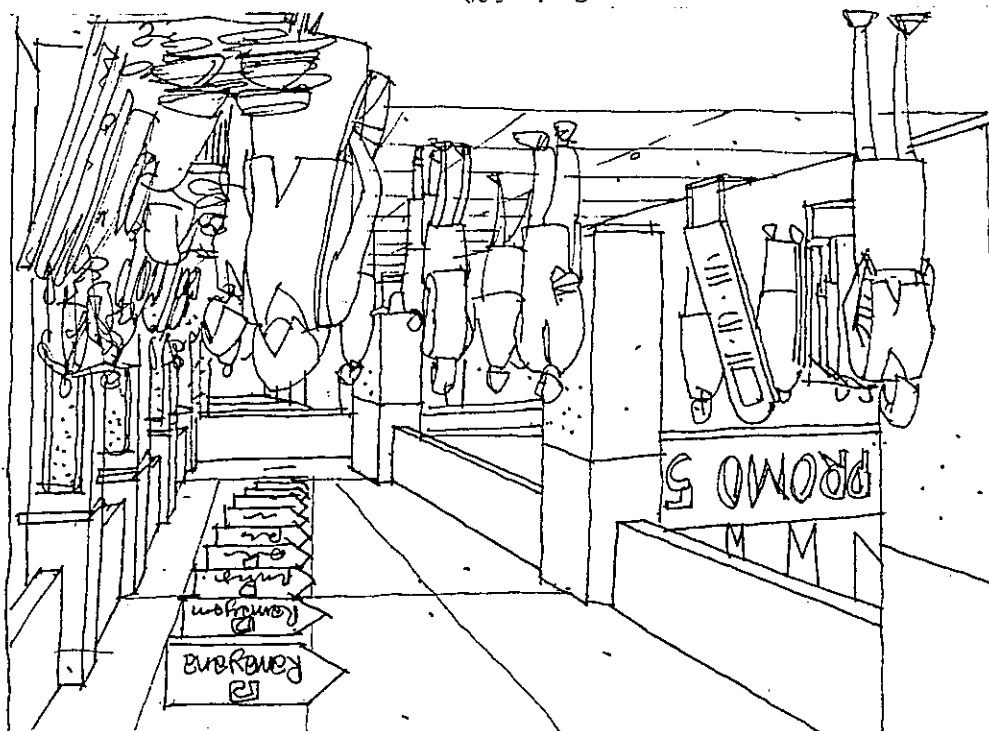
Deretan kolom berupa arkade dari toko krajinan di ujung Timur sampai dengan perbatasan jalan Pajeksan telah membentuk satu kesatuan ruang antar pertokoan. Disamping untuk pejalan kaki, arkade tersebut juga dipergunakan kegiatan perdagangan informal. Kehidupan perdagangan informal dengan menjual berbagai jenis layanan dagangan. Jenis perdagangan paling banyak adalah fashion dan kerajinan kulit. Kehidupan sosial-ekonomi sepanjang arkade telah membuat deretan kegiatan perdagangan yang menerus sepanjang di depan dan sebagian di belakang pertokoan. Kegiatan ini nampak di depan toko Ramayana, toko Matahari. Suasana kegiatan di depan dan di belakang toko Matahari telah menunjukkan bermacam-macam kegiatan yang sedang berlangsung meliputi kegiatan pejalan kaki, berbelanja dan layanan perdagangan kaki lima. Sepanjang arkade tersebut terpanjang berbagai etalase di depan pertokoan sesuai dengan identitas masing-masing pertokoan.

### 5.7.3. Arkade.

Konsep pencapaian menuju antar pertokoan Malioboro telah berhasil menata pemisahan jalur pejalan kaki dengan jalur lambat. Walaupun sudah direncanakan jalur pejalan kaki dengan baik, tetapi timbul masalah penempatan pedagang kaki lima yang kian hari bertambah banyak. Kecenderungan pedagang kaki lima tersebut dengan tujuan mendekati yang paling banyak arus pejalan kaki. Didalam mengantisipasi kelancaran sirkulasi pejalan kaki dan keselamatan dari ancaman kecelakaan oleh kendaraan merupakan salah satu tujuan utama. Mengantisipasi hal tersebut jalur pejalan kaki dipisahkan dengan jalur cepat dengan pembatas berupa tanaman pot bunga dan tiang lampu. Jadi kehadiran kawasan pedestrian di Malioboro secara keseluruhan dapat menampakkan karakter tertentu sesuai dengan fungsi bangunan sepanjang jalan Malioboro. Dengan demikian jalur pedestrian tersebut telah memperkuat karakter bangunan yang ada sekitar jalan Malioboro.

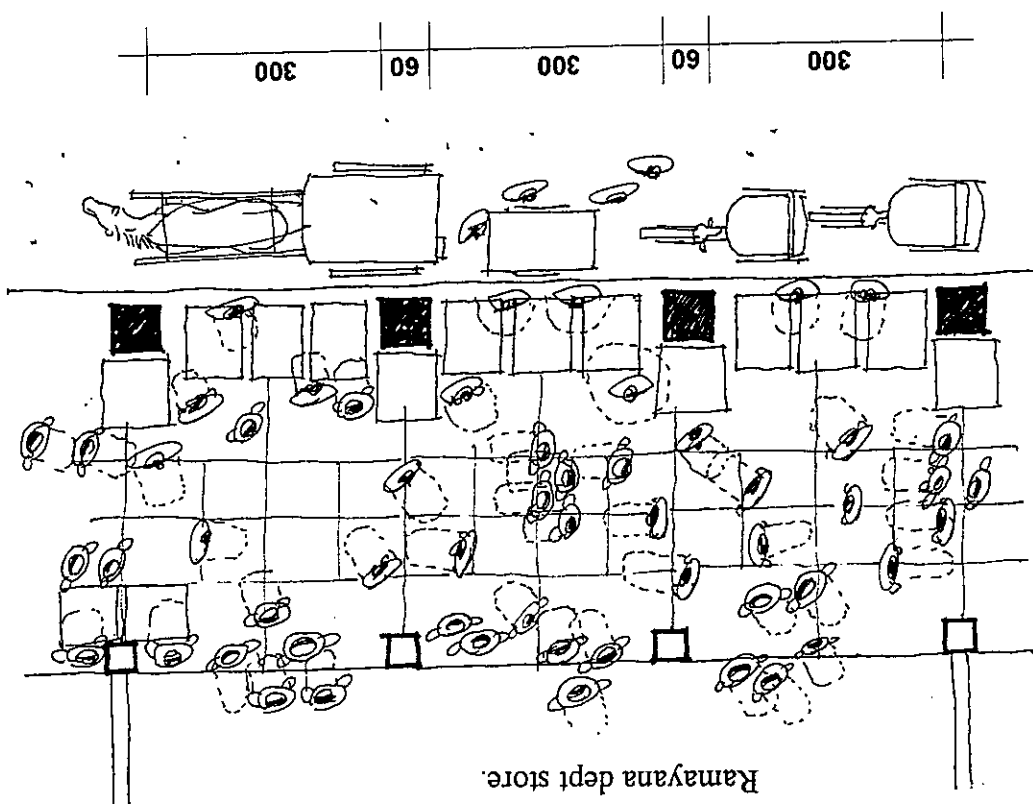
Kegiatan di Arkade depan Toko Ramayana

Gambar 5.29



Pola sirkulasi di dalam arkade di depan toko Ramayana

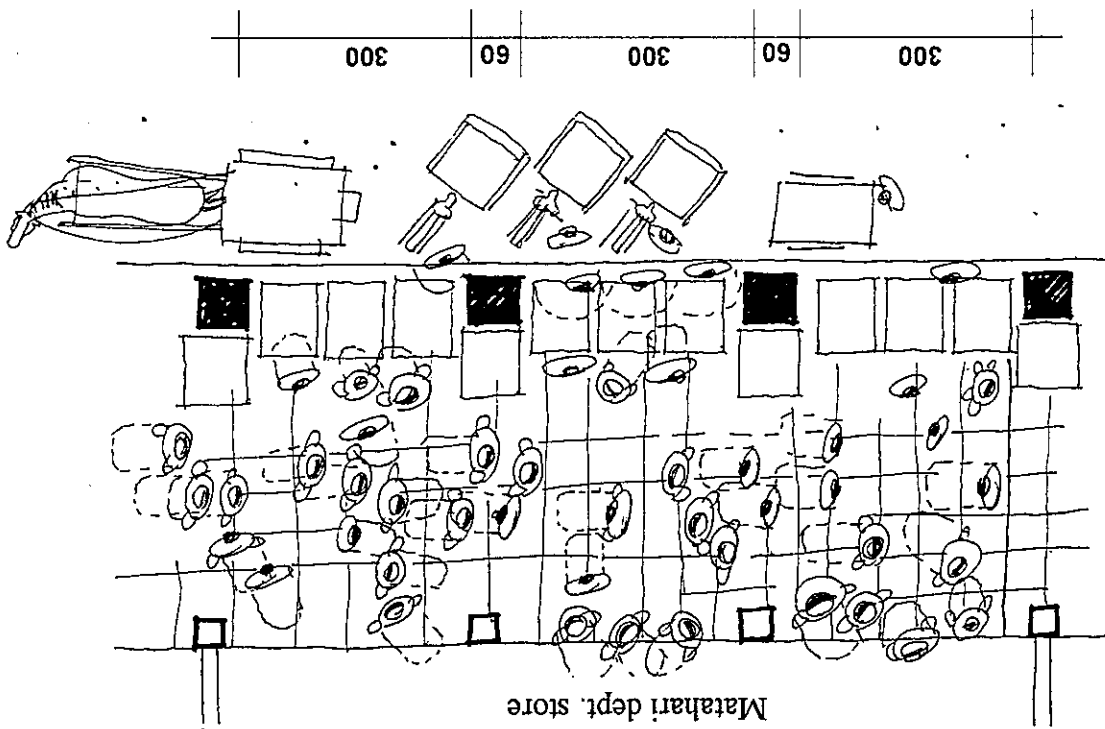
Gambar 5.28



Ramayana dept store.

Disamping itu arcade juga sebagai transit dari angkutan tradisional. Dengan demikian secara fungsional, arcade merupakan fasilitas pejalan kaki dengan bermuansa kegiatan komersial dan terminal sementara.

Kehidupan di dalam arcade ini juga terlihat di depan Toko Ramayana, merupakan pertokoan yang banyak menjual fashion dan perlengkapan asesoris. Didepannya menjadi daerah layanan barang dagangan pedagang kaki lima. Dengan perbedaan antara pedagang formal dan pedagang informal hanya masalah kualitas dari produk barang. Sistem pelayanan diantara 2 kegiatan tersebut sama, yaitu cara memamerkan barang/produk tertentu dengan cara seperti pedagang kaki lima, artinya produk barang diletakkan didalam kotak yang letaknya sudah direncanakan, agar pembeli secara bebas memilihnya. Dengan demikian kegiatan sosial sangat ada kesinambungan layanan perdagangan hanya dipisahkan oleh arcade



Gambar 5.30  
Pola sirkulasi kegiatan berada di arcade depan Toko Matahari

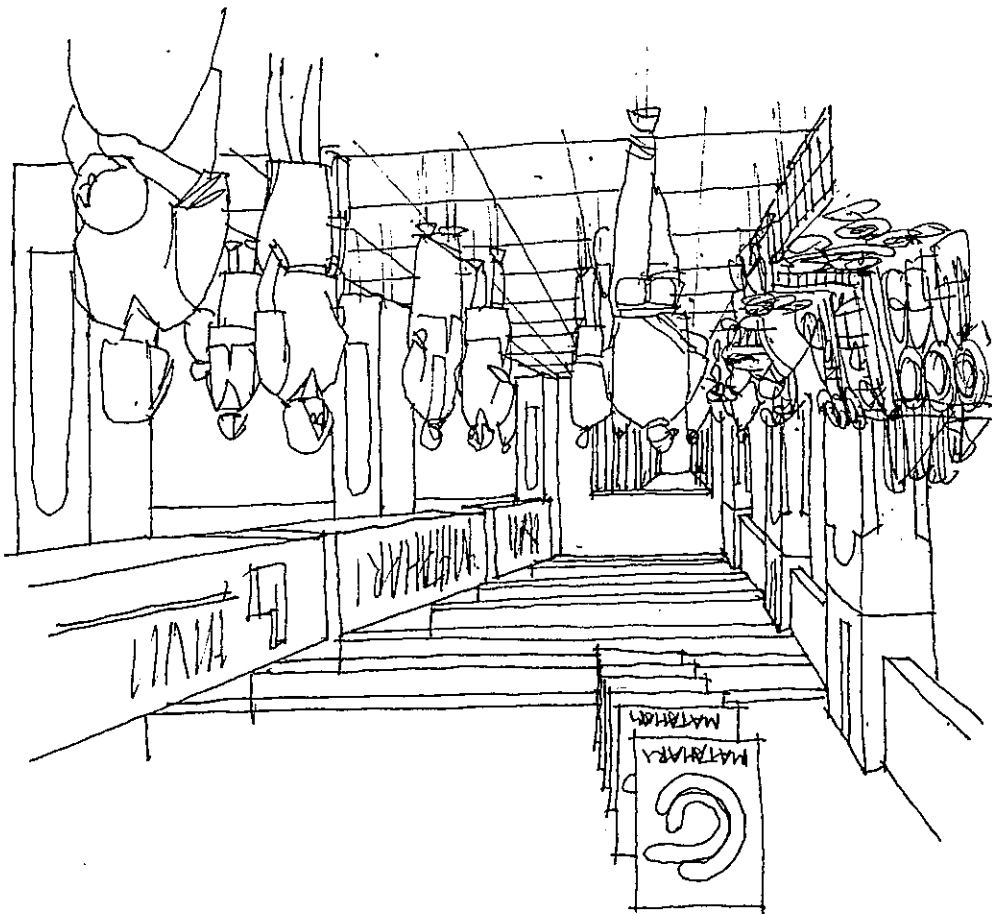
Dengan demikian secara keseluruhan arkaade tersebut mempunyai peran dalam memberikan keunikan citra kawasan pertokoan pinggir jalan dengan berbagai kehidupan sosial dan budaya masyarakat.

Selain keunikan kawasan menjadi salah satu pendorong pengunjung juga perlu dilengkapi faktor penarik berupa layanan berbagai kegiatan ekonomi yang mengarah ke wisatawan.

Kemudian kehidupan sosial ekonomi tersebut menurut pendapat dari berbagai pengunjung yang menjadi faktor pendorong ke Malioboro adalah yang paling utama adalah tertarik dengan barang yang dijual dan citra kawasan. Tetapi menurut pendapat pengunjung dari luar yang menarik adalah *keunikan* dan *identitas* dari kawasan Malioboro itu sendiri.

Kegiatan didalam arkaade depan toko Matahari

Gambar 5.31



#### 5.7.4. Koridor

Koridor di pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro terbentuk dari arkade pertokoan. Kegiatan yang berlangsung di dalam arkade tersebut telah menjadi satu kesatuan kegiatan sepanjang pertokoan, sehingga membentuk ruang kegiatan menerus sepanjang pertokoan. Disamping itu, koridor menjadi kesinambungan atraksi kegiatan perdagangan masing-masing toko. Atraksi kegiatan perdagangan diantara satu tempat dan tempat lain berbeda kegiatannya, misalnya tempat kelompok pedagang kaki lima yang berjualan berbagai jenis layanan dagangan dengan tempat lainnya ber beda layanan kegiatannya.

Dengan keberadaan koridor tersebut sangat membantu kesinambungan kegiatan perdagangan dan pejalan kaki yang menerus, dan menjadi salah satu pemecahan pencapain antar pertokoan dapat merasa nyaman.

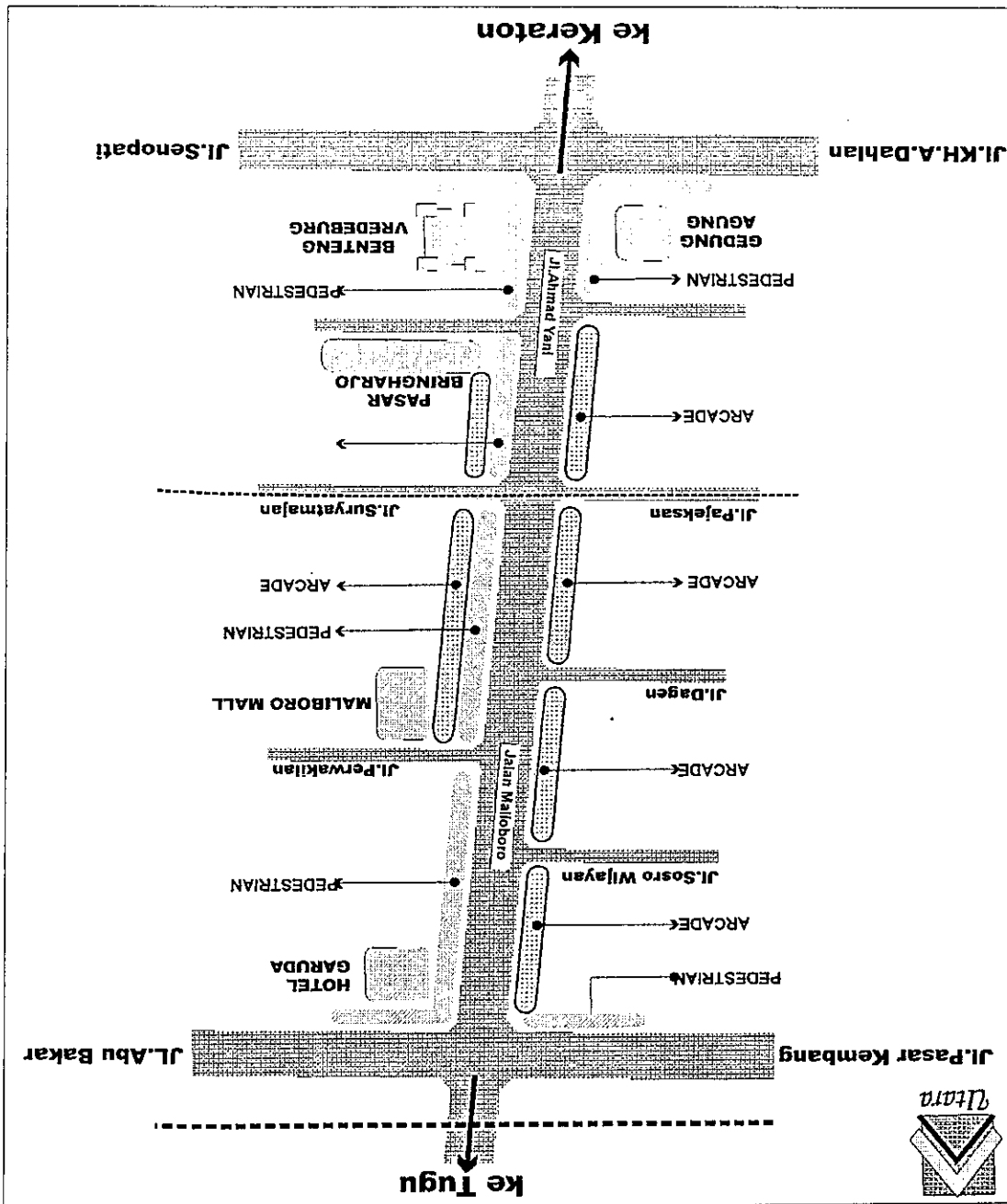
Menurut pendapat dari berbagai responden mengenai tentang kenyamanan kegiatan yang terjadi di koridor pertokoan pinggir jalan, menginginkan ruang tersebut dipakai untuk berjalan kaki saja. Tetapi disisi lain menginginkan suasana lingkungan dan kegiatan ekonomi yang sudah berlangsung menginginkan dipertahankan. Disamping itu upaya pelestarian bangunan menginginkan tampak bangunan dilestarikan baru kemudian ruang luarnya.

Kesimpulan dari upaya pelestarian pertokoan pinggir jalan yang paling menonjol adalah upaya pelestarian tampak bangunan, kegiatan sosial budaya berupa kegiatan yang ada sekarang ini dan suasana lingkungan. Semua dari upaya pelestarian tersebut baik dari segi bangunan dan kegiatan didalamnya untuk melestarikan karakteristik pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro.



Koridor pertokoan pinggir jalan di sisi Timur dan sisi Barat

Gambar 5.32



## 5.8 Temuan Penelitian

Temuan yang didapat dari berbagai pendapt dari berbagai responden yang telah dirangkang menjadi satu, telah didapat dan diketahui rangking yang dibutuhkan berbagai responden. Rangkking kepentingan tersebut dapat dipakai untuk dasar pengembangan pertokan pinggir jalan dengan mempertimbangkan berbagai faktor bentuk, fungsi, lokasi, pencapaian, dan orientasi . Faktor kepentingan yang menjadi penekanan dan banyak dipilih oleh responden terdiri dari:

### 5.8.1 Rangkking Kriteria

Berdasarkan pembahasan sebelumnya, rangking kriteria dari berbagai pendapt pengguna pertokan pinggir jalan tentang tuntutan kriteria pengembangan pertokan pinggir jalan yang meliputi bentuk, fungsi, lokasi pencapaian dan orientasi.

PENCAPAIAN	N ( 3 )	Sig.	FUNGSI	N ( 3 )	Sig.	JARAK	N ( 3 )	Sig.	BENTUK	N ( 3 )	Sig.	LOKASI	N ( 3 )	Sig.	PENCAPAIAN	N ( 3 )	Sig.	FUNGSI	N ( 3 )	Sig.	JARAK	N ( 3 )	Sig.
1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000	1,0000	1,0000	0,000

Tabel  
Koefisien Korelasi Rank Spearman

**TABEL 5.33**  
**TEMUAN PENELITIAN**  
**KARAKTERISTIK PENGEMBANGAN PERTOKOAN PINGGIR JALAN**  
**BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA PERTOKOAN**

NO.	KRITERIA	PEMILIK TOKO			PENUNJUNG			PEDAGANG KAKI LIMA		
		PERSEPSI	RANKING	GROUP	PERSEPSI	RANKING	GROUP	PERSEPSI	RANKING	GROUP
1	BENTUK	Bergam Kegiatan			Bergam Kegiatan			Bentuk pertokoan pinggir jalan		
		* Suasana Tradisional	1,5		* Suasana Tradisional	3		* Dengan suasana bangunan	1	
		* Dibangun baru dengan	3		* Dibangun baru dengan	2		* dengan suasana tradisional	2	
		* Bentuk pertokoan	1,5		* Bentuk pertokoan	1		* Bercampur dengan perda	3	
		* memanjang			* memanjang			* gangguan modern mall		
2	FUNGSI	Fungsi selasar pertokoan			Ruang selasar			Fungsi selasar bangunan		
		* Jalan Kaki	1		* Berbelanja-pejalan kaki	3		* Jalan kaki	2,5	
		* Pedagang kaki lima	3		* Pedagang lesehan	1		* PKL	1	
		* Malam hari biasa	2		* PKL	2		* Malam hari bisa dimanfaatkan	2,5	
		* dimanfaatkan								
		* sangat mendukung	2		* sangat mendukung	3		* sangat mendukung	3	
		* sangat menarik	3		* sangat menarik	1		* sangat menarik	2	
		* menambah suasana	1		* menambah suasana	2		* menambah suasana	1	
3	LOKASI	Terdapat Malliboro Mall			Terdapat Malliboro Mall			Terdapat Malliboro Mall		
		* dekat Malliboro Mall	2		* dekat Malliboro Mall	3		* dekat Malliboro Mall	2	
		* dekat Malliboro Mall	3		* dekat Malliboro Mall	1		* dekat Malliboro Mall	2	
		* dekat Malliboro Mall	1,5		* dekat Malliboro Mall	1,5		* dekat Malliboro Mall	1,5	
		* dekat Malliboro Mall	3		* dekat Malliboro Mall	3		* dekat Malliboro Mall	3	
4	PENCAPAI	Menuju Pertokoan			Menuju pertokoan			Pencapaian terhadap pengunjung		
		* parkir dekat pertokoan	2		* parkir dekat pertokoan	2		* parkir dekat pertokoan	2	
		* taman parkir	1		* taman parkir	3		* banyak pengunjung	1,5	
		* tiap toko ada parkir	3		* tiap toko ada parkir	1		* pusat kota	1,5	
5	ORIENTASI	Ruang Luer			Bercampur PKL			Ruang Luer		
		* Berhubungan dengan	2		* menambah banyak	2		* Berhubungan dengan tempat	2	
		* jalan utama	1		* menambah daya tarik	1		* didukung dengan kegiatan lain	1	
		* kegiatan lain								

Keterangan :

.....> Hubungan tingkat ranking



Dengan berdasarkan ranking hasil rangkuman yang paling ditonjolkan diatas dengan batasan pengertian dan maknanya saling terkait, maka kesimpulan ranking tersebut adalah kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan yang paling diutamakan **bentuk dan fungsi** pertokoan dengan pertimbangan

dan kenyamanan pejalan kaki. kegiatan ekonomi tetapi bisa diatur ketentuan sehingga tidak mengganggu tempat dengan bentuk alasan sasaran bangunan pertokoan dapat dipergunakan ranking yang paling utama adalah **bentuk**. Bentuk tersebut dalam kaitannya **suasana ruang luar**. Kemudian persepsi dari pedagang kaki lima, kriteria terutama faktor jarak antar bangunan dibuat sedekat mungkin dan diperlukan Dan persepsi dari penduduk ditekankan faktor yang menjadi kriteria utama pertokoan terutama pada **fungsi selasar bangunan** untuk pedagang kaki lima. Tetapi dari tanggapan pemilik toko ditekankan yang paling utama adalah **fungsi**

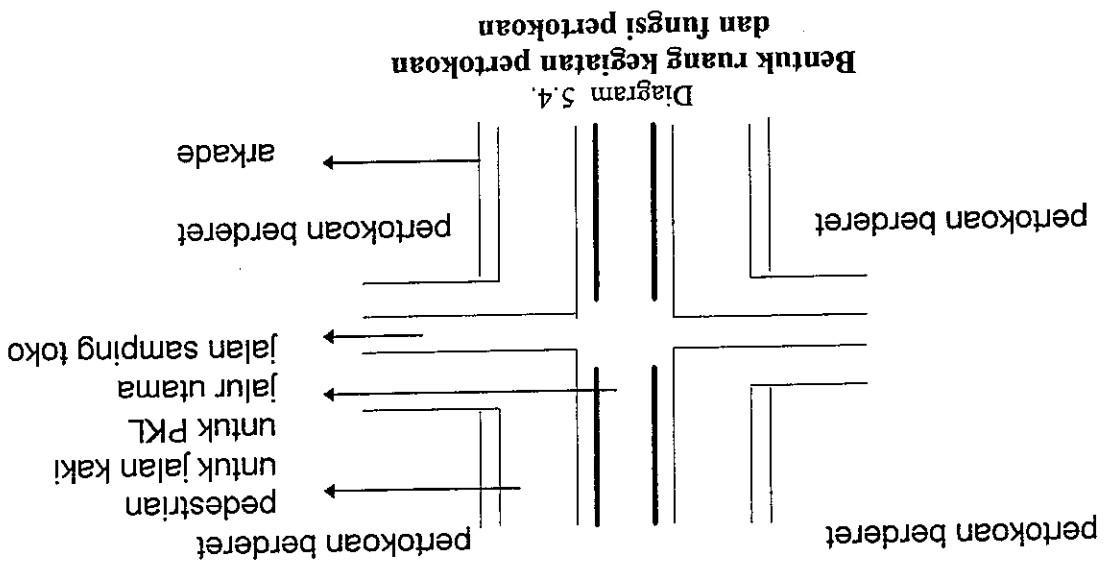
kegiatan perdagangan. **pedagang kaki lima**, hal ini karena menyangkut keberadaannya untuk melakukan tersebut. Dengan demikian kriteria **bentuk** pertokoan sangat penting bagi persepsi berbeda-beda, tergantung dari siapa yang berkepentingan dengan kriteria Kategori ranking tersebut dari tanggapan dari pengguna pertokoan mempunyai pertokoan masuk dalam ranking 4, berdasarkan persepsi penduduk.

Bentuk masuk dalam ranking 2, berdasarkan persepsi pemilik toko. Bentuk pertokoan masuk dalam ranking 1, berdasarkan persepsi pedagang kaki lima. responden yang telah dijelaskan pada sub bab 5.1, ranking kriteria bentuk Berdasarkan dari hasil ranking yang didapat dari berbagai tanggapan para

### 5.8.1.1. Bentuk pertokoan.

Tuntutan pengembangan pertokoan pinggir jalan dari berbagai pengguna pertokoan yang telah disebutkan sebelumnya dapat disimpulkan tuntutan yang dibutuhkan kriteria pengembangan pertokoan, dengan penjelasan sebagai berikut :

selasar bangunan pertokoan dapat dipergunakan untuk kenyamanan pejalan kaki dan faktor ekonomi.



#### 5.8.1.2 . Lokasi.

Berdasarkan dari hasil rangking yang di dapat dari berbagai tanggapan responden yang telah dijelaskan pada sub bab 5.1. , rangking kriteria lokasi pertokoan masuk dalam rangking ke 3, berdasarkan tanggapan dari pemilik toko. Lokasi pertokoan masuk dalam rangking ke 2, berdasarkan tanggapan dari penduduk dan pedagang kaki lima. Kategori tersebut tidak sama, karena tergantung dari tingkat kepentingan dari tiap pengguna pertokoan pinggir jalan dan pengguna pertokoan yang memilih tingkat kepentingan lokasi lebih penting dari pada yang lain adalah **penduduk dan pedagang kaki lima** karena lokasi tersebut berpengaruh terhadap pencapaian penduduk terutama lokasi pertokoan di daerah komersial dengan pencapaian mudah di tepi jalan utama kota serta dari pandangan pedagang kaki lima kriteria lokasi tersebut terkait terhadap tempat berdagang dengan pertimbangan dekat dengan pengunjug dan pertokoan.

Tetapi rangking kriteria yang sama-sama masuk dalam kategori rangking kedua adalah urutan rangking kepentingan kedua dari persepsi pemilik toko memilih

kritria bentuk dan dari persepsi penduduk urutan kepentingan kedua adalah lokasi, kemudian dari persepsi pedagang kaki lima juga dipilih lokasi. Kedua kriteria tersebut sama-sama masuk dalam urutan rangking kedua, sehingga kedua faktor ada keterkaitan satu sama lain antara lokasi dan bentuk.

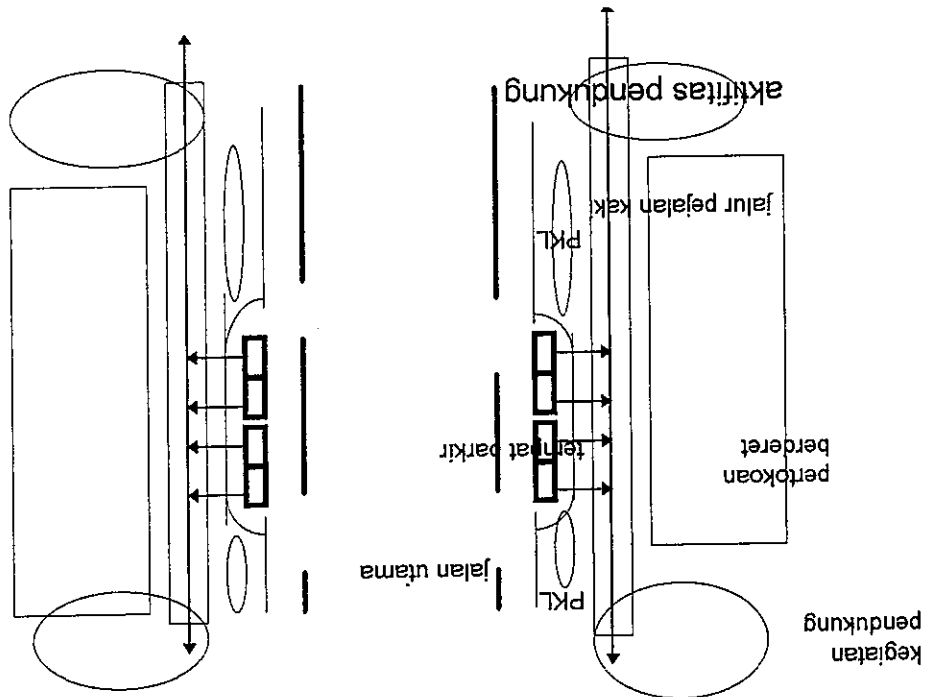


Diagram 5.5.  
Bentuk bangunan pertokoan dengan bentuk linier mengikuti jalur jalan di depan pertokoan.

### 5.8.1.3. Jarak.

Berdasarkan dari hasil rangking yang didapat dari berbagai tanggapan pengguna pertokoan yang telah diuraikan dalam sub bab 5.1, kriteria jarak lokasi pertokoan berdasarkan tanggapan masuk dalam rangking ke 1, dari persepsi penduduk.

Kriteria jarak tersebut dipandang dari tanggapan kaki lima masuk dalam rangking ke 3. Dengan demikian faktor jarak lokasi sangat penting bagi penduduk, terutama jarak antar pertokoan dengan daerah lain dapat dicapai dengan mudah, dan efisien dari segi waktu.

Disamping itu juga kriteria jarak juga sama - sama masuk dalam rangking ke 3 berdasarkan tanggapan dari pedagang kaki lima dan penduduk. Dengan demikian ketiga kriteria tersebut ada saling keterkaitan satu sama lain, sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan oleh pengguna pertokoan pinggir jalan.

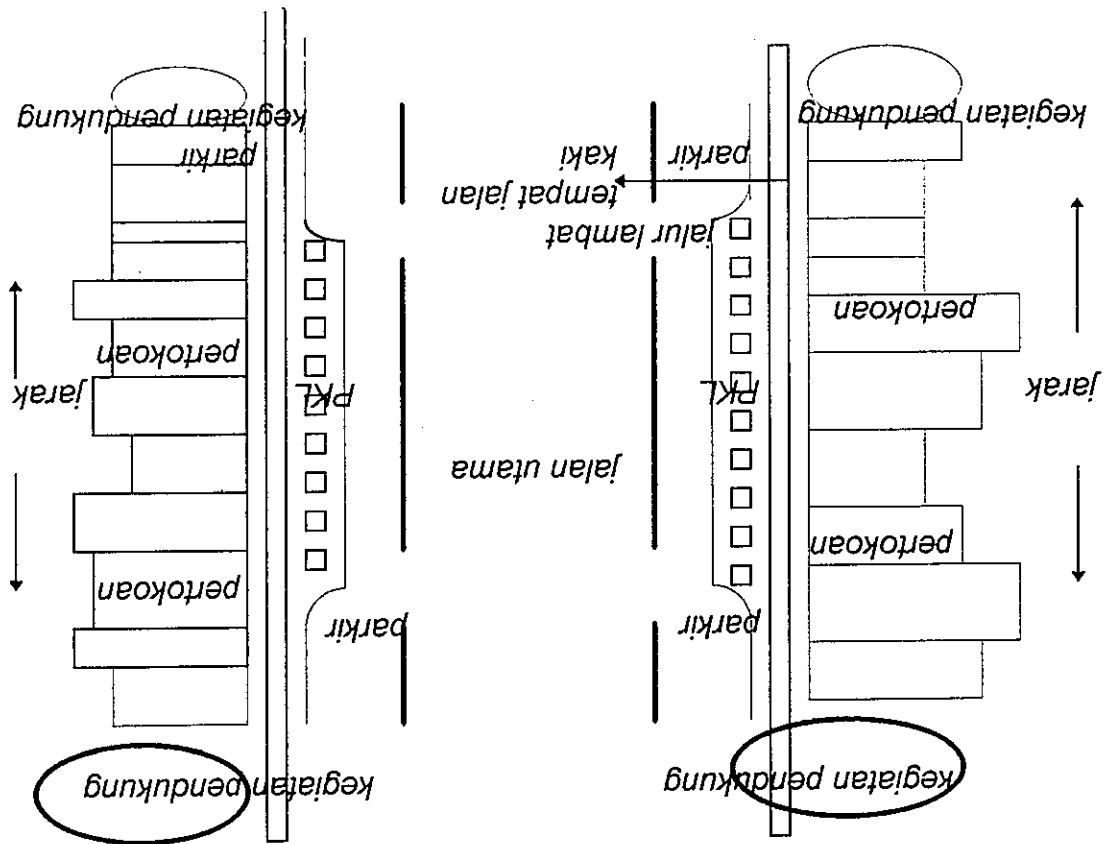


Diagram 5.6

Jarak bangunan terhadap kenyamanan pejalan kaki dengan pola penempatan parkir dan pedagang kaki lima, serta memberikan tempat untuk pejalan kaki tidak terganggu oleh penempatan PKL



#### 5.8.1.4. Fungsi.

Kriteria fungsi pertokoan berdasarkan uraian sub bab 5.1. masuk dalam kategori ke 1, berdasarkan tanggapan dari pemilik toko, serta kriteria fungsi tersebut masuk dalam kategori ke 5, berdasarkan tanggapan dari penduduk. Dari berbagai tanggapan terhadap kriteria fungsi pertokoan sangat dipentingkan oleh pemilik toko.

#### 5.8.1.5. Pencapaian.

Kriteria pencapaian antar pertokoan masuk dalam rangking ke 4, berdasarkan persepsi pemilik toko dan pedagang kaki lima, dan kriteria tersebut masuk dalam rangking ke 6, sesuai dengan tanggapan penduduk. Dengan demikian kriteria lokasi dapat menjadi kebutuhan utama untuk pedagang kaki lima dan pemilik toko.

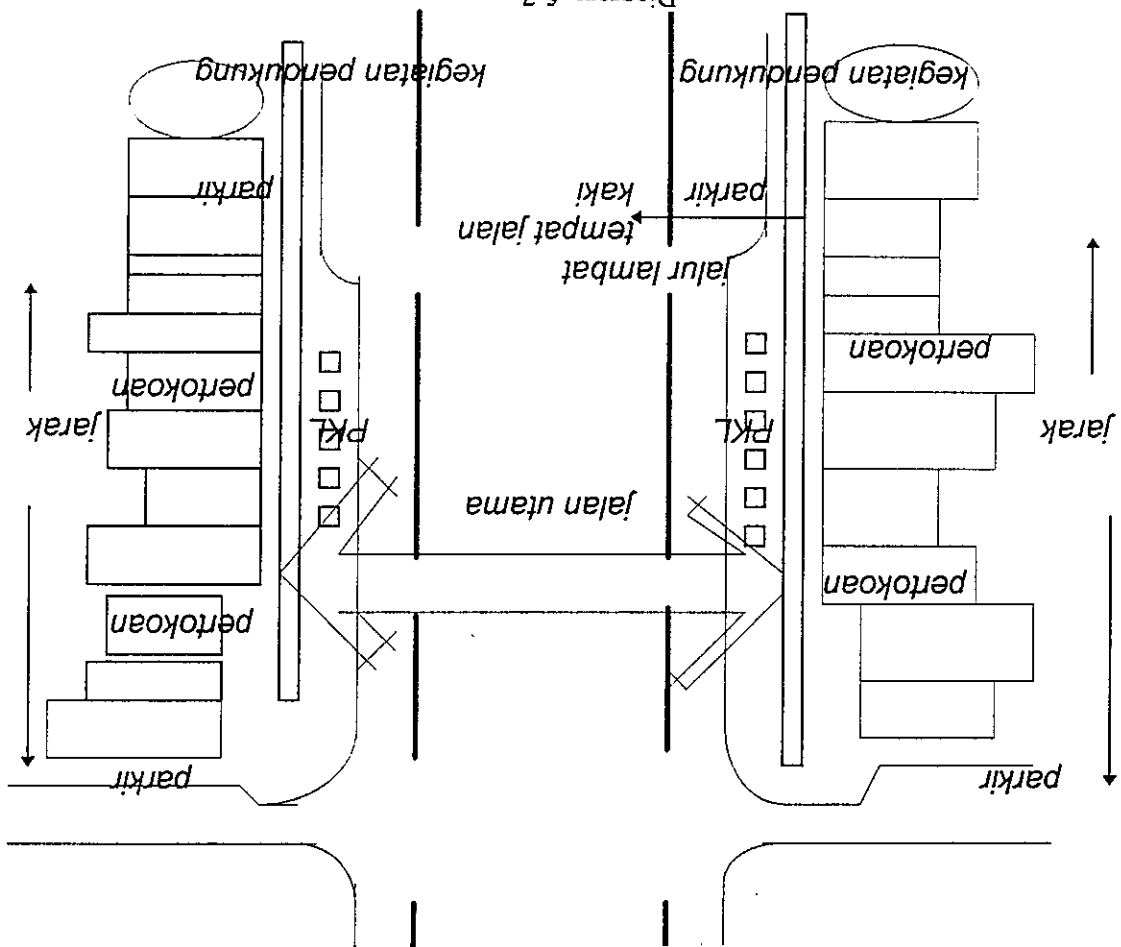


Diagram 5.7  
bentuk bangunan pertokoan pinggir jalan  
dengan pola pencapaian pejalan kaki  
dan penempatan parkir kendaraan

Bentuk pertokoan ruang yang muncul diharapkan mempertimbangkan keterikatan dengan keinginan pengguna, yaitu bentuk pertokoan pinggir jalan dengan bernuansa modern, tanpa meninggalkan aspek suasana tradisional antara pertokoan pinggir jalan dengan pedagang kaki lima. Disamping itu juga tetap mempertahankan bentuk bangunan dapat sebagai asset wisata yang memperkuat sebagai kawasan bersejarah dengan sumber imajiner U - S antara Keraton dan Tugu.

#### **5.8.2.1. Pola bentuk pertokoan.**

Karakteristik kegiatan yang muncul setelah hasil dari interaksi persepsi pengguna pertokoan terhadap bentuk pertokoan, pencapaian, fungsi, dan orientasi pertokoan dapat dibuat dengan bentuk diagram hubungan antar kegiatan.

#### **5.8.2 Pola Kegiatan**

Keterkaitan antar faktor penarik tersebut diatas antara satu faktor dengan lainnya terdapat saling keterkaitan satu sama lain, terutama faktor bentuk, pencapaian, fungsi, jarak, terkait dengan faktor lokasi. Faktor yang lain yang masih ada keterkaitan adalah faktor bentuk, pencapaian terkait dengan faktor fungsi dan faktor jarak. Dengan adanya faktor penarik tersebut diikuti dengan munculnya faktor yang mendorong pengunjungan ke pertokoan jalan Malioboro, dengan faktor yang diutamakan adalah orientasi dari pertokoan, baru diikuti faktor motivasi dan tujuan.

Lokasi pertokoan pinggir jalan tidak bisa terlepas dari potensi kegiatan sekitarnya yang beraneka ragam. Disamping itu lokasi kegiatan didukung oleh pusat kota yang mempunyai nilai sejarah yaitu terletak di sumbu jalan dari Tugu sampai Keraton dan bangunan bersejarah lainnya. Disamping itu sebaran kegiatan terhadap kegiatan pertokoan dapat menjadi kegiatan pendukung pertokoan pinggir jalan, bagian kegiatan tersebut banyak diberi fasilitas jalur pejalan kaki yang cukup lebar dan tempat parkir terutama kendaraan roda dua yang semuanya bermuara kepada pertokoan pinggir jalan. Potensi lokasi lain Keterkaitan antar kegiatan tersebut sangat mendukung kegiatan pertokoan dan

#### 5.8.2.2. Lokasi Pertokoan.

Pertokoan tradisional bersusana modern diatas yaitu perpaduan tuntutan pengembangan pertokoan dengan diperlukan batas-batas pengembangan. Batasan pengembangan antara bentuk pertokoan pinggir jalan dengan kegiatan perekonomian dan bangunan yang ada sekarang tetap dipertahankan, tetapi dengan diberi fasilitas moden. Kelengkapan fasilitas modern tersebut dengan diberi kenyamanan ruang dan kenyamanan pejalan kaki.

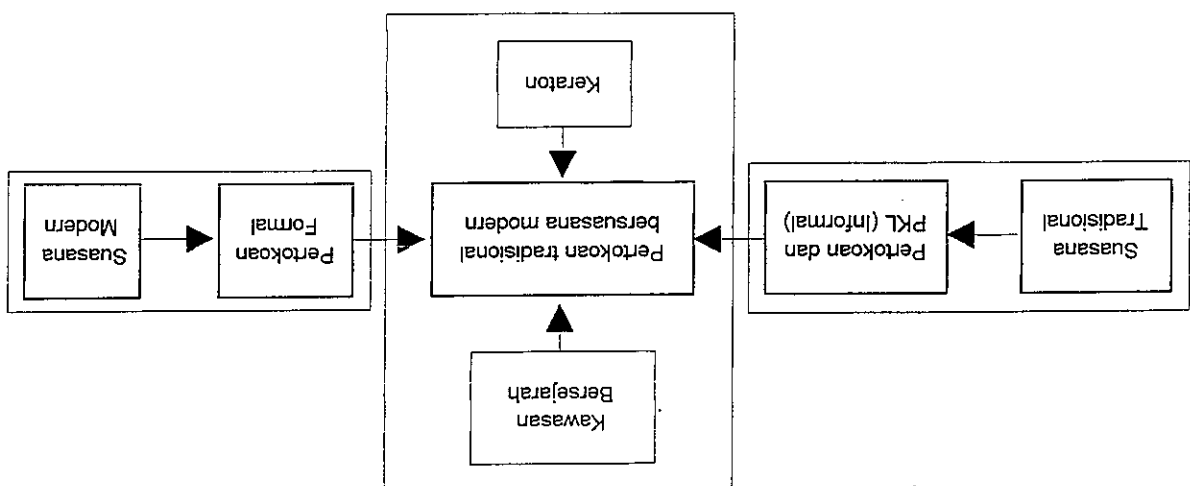
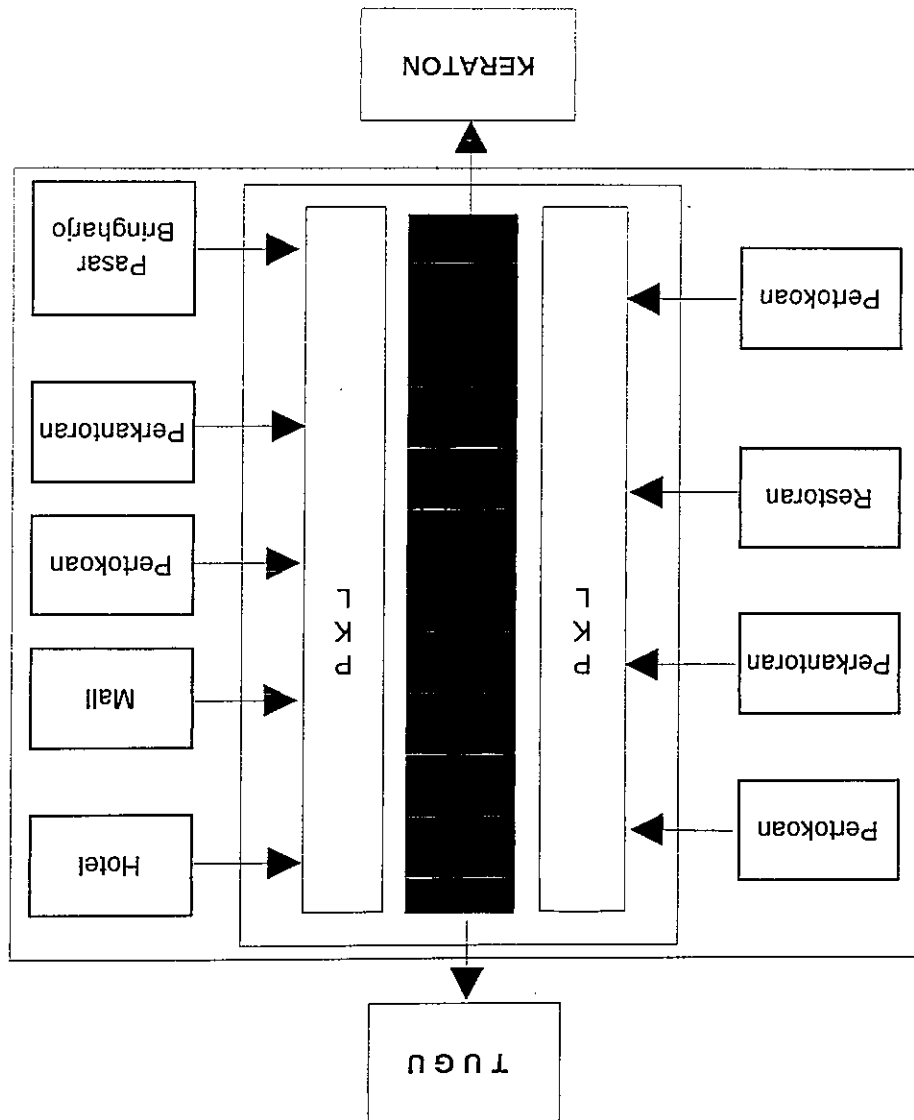


Diagram 5.8.  
Bentuk Pertokoan

PKL, sehingga kegiatan pertokoan dapat menjangkau pembeli. Selanjutnya lokasi pertokoan tersebut sangat didukung dengan aktifitas kegiatan sekitarnya , disamping itu juga lokasi tersebut juga sudah mempunyai citra tersendiri yang tidak ada ditempat lain

Diagram 5.9.  
Lokasi Pertokoan

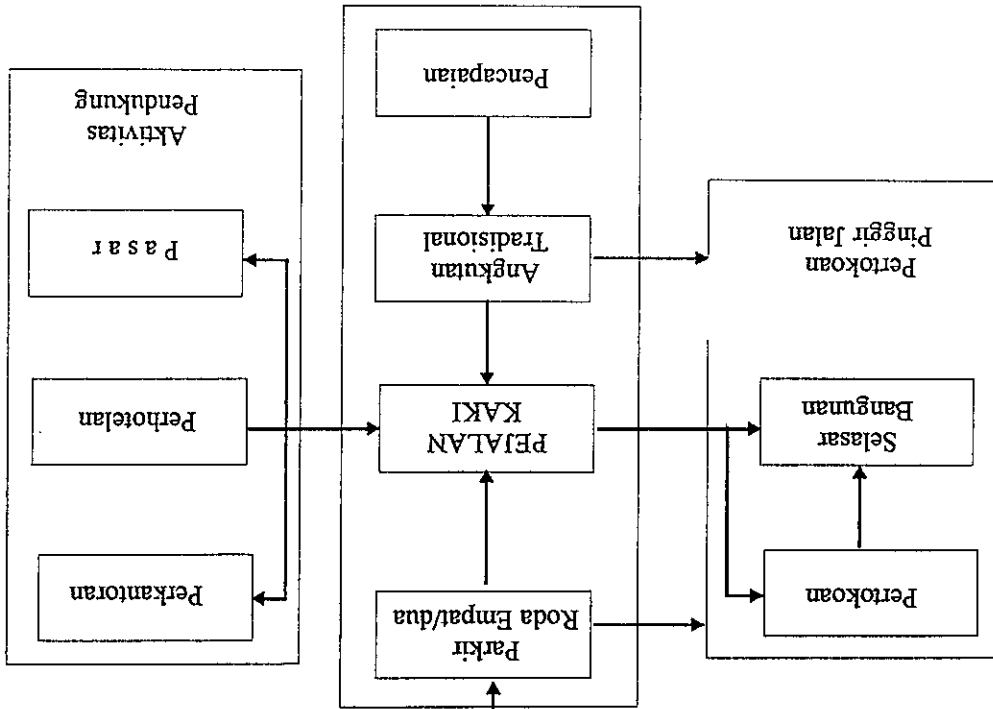


### 5.8.2.3. Pola Pencapaian

Pencapaian transportasi dari arah regional dan nasional selalu dilewatkan ke jalan Malioboro, baik dari arus lalu lintas angkutan umum, pribadi, maupun angkutan

tradisional seperti becak dan andong. Angkutan tradisional becak dan andong menjadi keunikan tersendiri yang secara tidak langsung menjadi potensi pariwisata, selain barang-souvenir yang dijual oleh pedagang kaki lima. Pola pencapaian aktivitas pendukung (perkantoran, perhotelan, pasar) menuju pertokoan pinggir jalan dapat dicapai melewati jalur pejalan kaki sepanjang pertokoan. Selanjutnya jalur pejalan kaki menjadi tujuan utama sebelum menuju pertokoan. Selain itu pengunjung dari luar maupun wisatawan, kendaraan roda empat di parkirkan di pinggir jalan yang keluar dari jalan Malioboro, kemudian dilanjutkan dengan jalan kaki sepanjang parkir pertokoan. Dengan demikian arcade sepanjang pertokoan dapat dikatakan sebagai pendukung kegiatan pejalan kaki dan pedagang kaki lima.

Diagram 5.10  
Pencapaian Lokasi Pertokoan



#### 5.8.2.4. Fungsi Pertokoan.

Kegiatan yang muncul di pertokoan pinggir jalan disamping kegiatan pertokoan, pedagang kaki lima, juga kegiatan sepanjang di pedestrian. Kegiatan

### 5.8.2.5. Orientasi pengunjung.

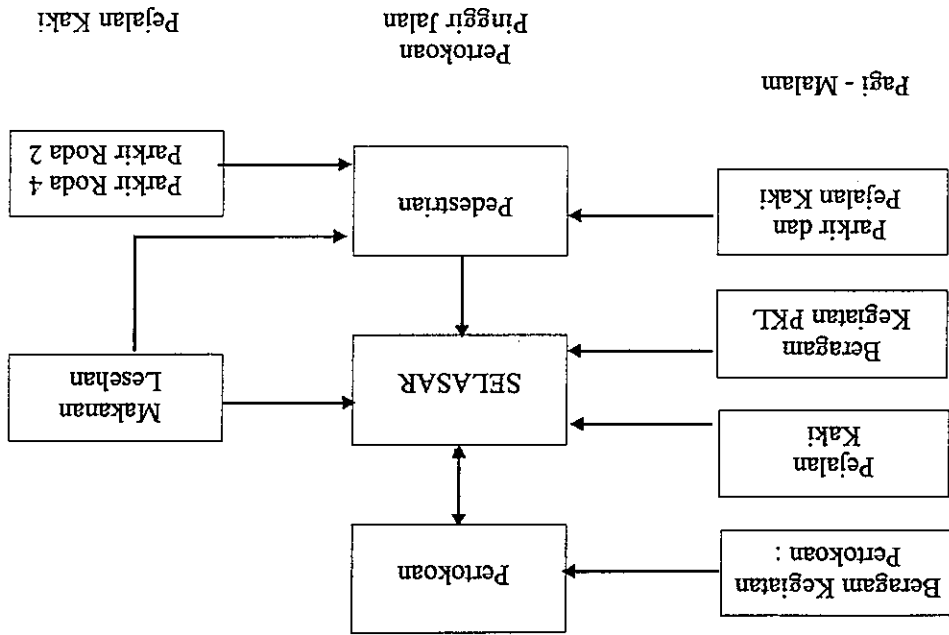


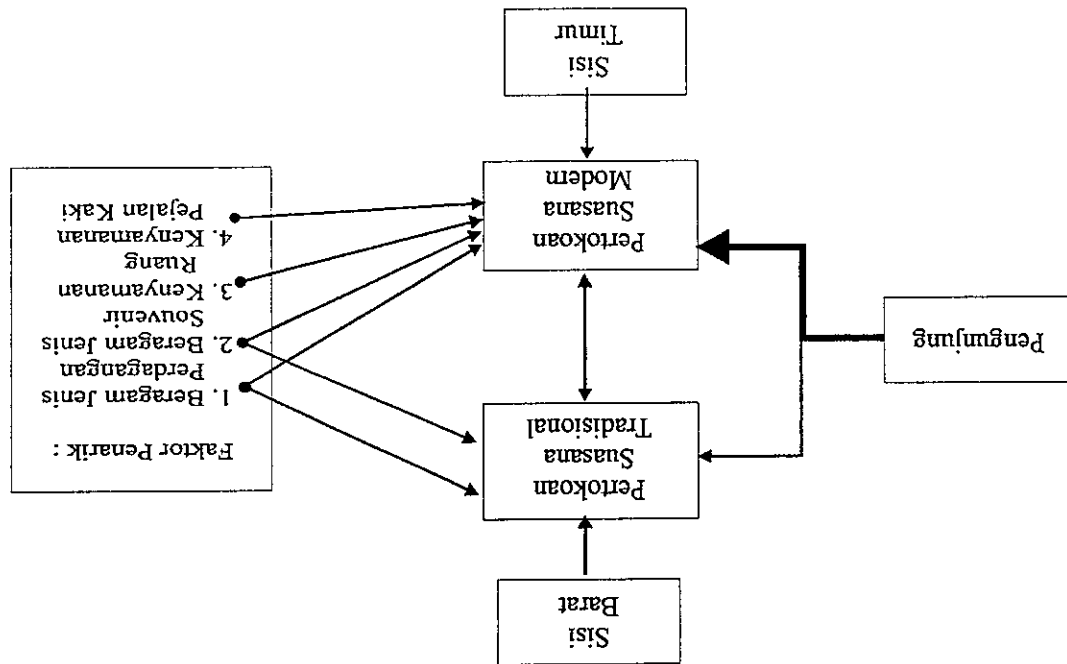
Diagram 5.11  
Fungsi Pertokan

perdagangan berlangsung dari pagi sampai malam hari, dengan suasana yang berbeda dari pagi sampai malam hari. Fungsi pertokoan pinggir jalan yang paling unik kegiatan di depan sepanjang pertokoan, disamping suasana juga jenis perdagangan berbeda. Kegiatan yang diharapkan di depan pertokoan dengan ciri khas pedagang kaki lima divutamakan untuk pejalan kaki, dan pedagang kaki lima dibatasi daya tamponnya.

Kegiatan penunjang seperti kegiatan parkir kendaraan terutama roda dua dihadapan langsung dengan pertokoan, dengan menempati sebagian pedestrian. Tetapi waktu malam hari, pedestrian difungsikan untuk parkir roda empat, roda dua, dan jalur pejalan kaki. Dengan demikian secara fungsional tiap penggunaan ruang dapat dimunculkan sebagai berikut :

kenyamanan pejalan kaki. Tetapi disisi Timur lebih sedikit motivasi pengunjung, hanya saja tertarik terhadap pedagang kaki lima saja. Orientasi pengunjung di waktu malam hari sisi Timur lebih menarik karena suasana makanan dengan sistem lesehan, dibandingkan sisi Timur. Perubahan fungsi ruang dari pedagang kaki lima beralih ke pedagang lesehan, setelah toko tutup sekitar jam 21.00 WIB. Tetapi juga sudah ada yang berjualan makanan sebelum jam tersebut bagi toko-toko yang sudah tutup lebih awal. Disisi Barat perubahan fungsi tidak merata dalam arti tidak semuanya beralih fungsi perdagangan lesehan, karena barang-barang PKL masih ditempatkan di arkaade pertokoan yang hanya ditutup dengan dekilit. Orientasi pengunjung muncul disebabkan adanya kegiatan tersebut dan merupakan kegiatan perekonomian yang berlangsung sampai malam hari dengan berbagai jenis dan karakteristik sendiri. Kemudian orientasi pengunjung terhadap potensi lingkungan jalan Malioboro dapat dimunculkan diagram sebagai berikut.

Diagram 5.12  
Orientasi Pertokoan



### 5.8.3. Konservasi Obyek Pertokoan Pinggir Jalan.

Obyek pertokoan pinggir jalan yang dapat dikonservasi meliputi kegiatan sosial budaya yang mempunyai keunikan tersendiri dengan yang dijelaskan pada sub bab 5.7, temuan penelitian terdiri :

- **Ritme**

Ritme yang perlu dipertahankan adalah modul ruang yang terdiri dari deretan arkade dengan lebar rata-rata 4 m dapat dipakai ritme jarak antar kolom tampak bangunan. Disamping itu elemen yang menonjol berupa bentuk segitiga dan kotak sepanjang fasade pertokoan pinggir jalan.

- **Arkade.**

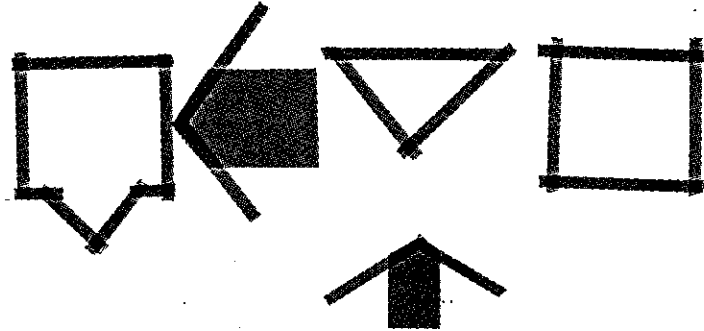
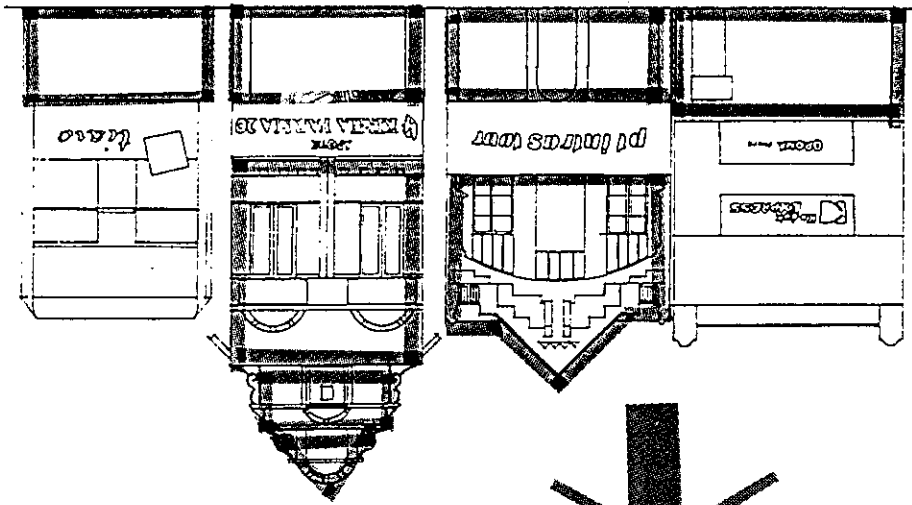
Arkade di pertokoan Malioboro perlu dilestarikan keberadaannya. Alasannya arkade menjadi wadah kegiatan pedagang kaki lima dan pejalan kaki. Arkade telah menjadi kegiatan sosial ekonomi yang menerus sepanjang pertokoan. Hal ini nampak dari luar bangunan kegiatan sosial budaya yang berlangsung dengan suasana tradisional. Hal ini arkade menjadi tempat kegiatan interaksi antara pengunjung, pedagang kaki lima baik yang menetap maupun memakai kereta dorong, para pengamen, dan kegiatan angkutan tradisional banyak mengambil di depan arkade. Dengan berbagai kegiatan didalam satu kesatuan ruang menerus ini menjadikan arkade mempunyai keunikan kegiatan diluar bangunan pertokoan.

- **Koridor**

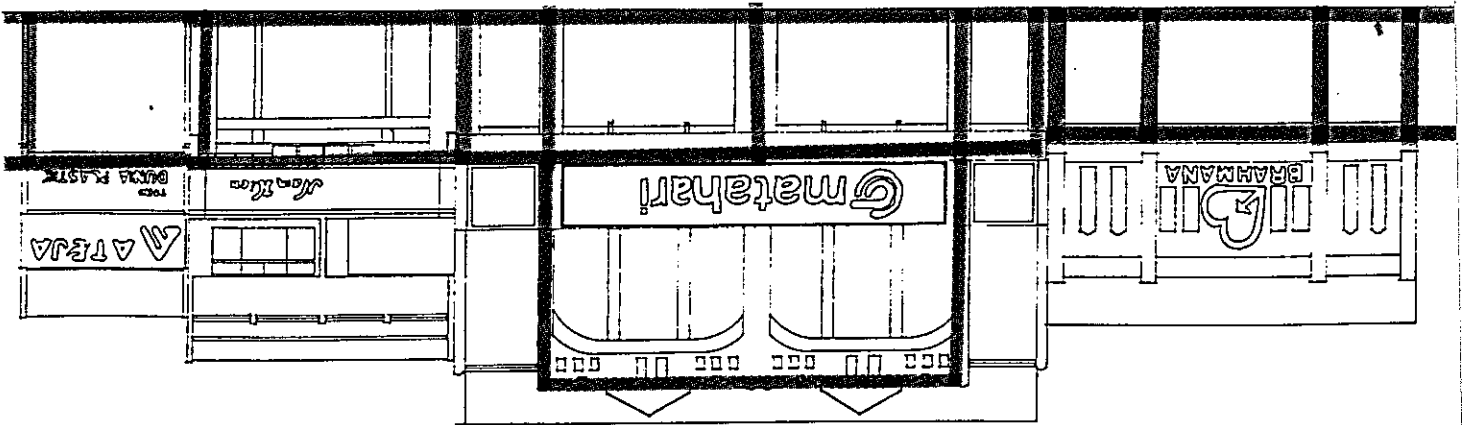
Koridor bangunan pertokoan merupakan lorong bangunan yang beratap dipergunakan untuk menghubungkan antar ruang pertokoan. Didalam koridor terbentuk bermacam-macam etalase untuk memberikan petunjuk dan kemudahan terhadap identitas pertokoan. Dengan demikian koridor yang terdiri banyak arkade pertokoan



Bentuk irama kolom pada arkade memperlihatkan modul tiap bangun



Bentuk irama kolom penopang pada arkade di pertokoan pinggir jalan dengan bangunan pertokoan mempunyai 1, 3, 4 kolom pembagi tampak.



dengan kehidupan didalamnya telah memberikan citra kehidupan tersendiri.

- **Kegiatan pedagang kaki lima.**

Kehidupan pertokoan pinggir jalan banyak diwarnai oleh kegiatan pedagang kaki lima dengan suasana berlainan. Pergantian suasana tersebut dari pagi didominasi oleh kegiatan pedagang berdagang, kemudian dilanjutkan malamnya untuk pedagang lesehan.

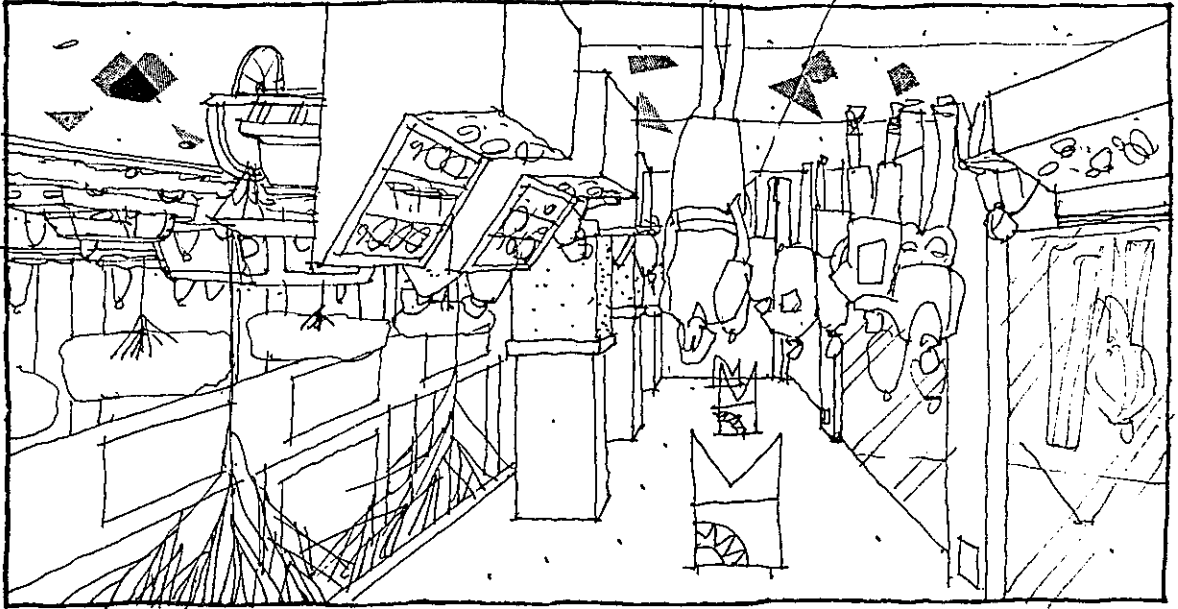
Disamping itu pola penempatan pedagang kaki lima tersebut telah dikordinasi oleh koperasi Tri Darma dan Pemalni. Pergantian suasana kehidupan dari pagi sampai petang diramalkan oleh kegiatan pedagang kaki lima tersebut dengan berbagai jenis dagangan.

Kegiatan tersebut telah memberikan suasana di dalam arkade pertokoan pinggir jalan sebagai pendukung aktifitas tetapi diperlukan pembatasan jumlah pedagang kaki lima terhadap daya tampung koridor pertokoan. Pelestarian kegiatan pedagang kaki lima dan bangunan kuno bernilai disekitarnya dapat melalui dengan membuat kawasan pedestrian di kawasan konservasi.

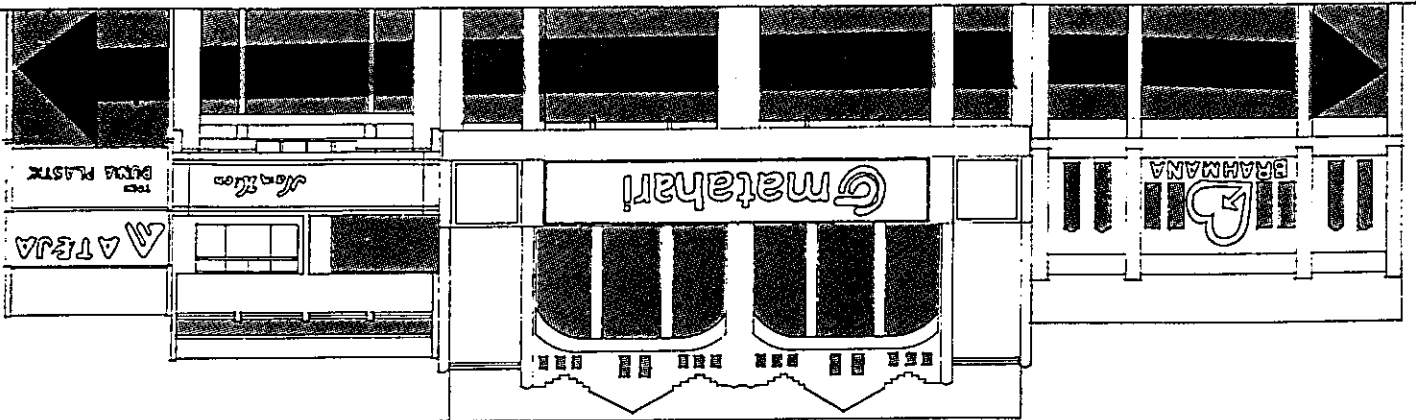
- **Kegiatan angkutan tradisional**

Kegiatan angkutan tradisional andong dan becak banyak berada didepan arkade pertokoan. Alat transportasi tradisional ini dipakai untuk pencapaian jarak pendek yang masih dilestarikan. Hal ini sangat didukung dengan potensi lingkungan sekitar jalan Malioboro yang mempunyai nilai sejarah dan terdapat beragam kegiatan disepanjang jalan Malioboro.

Kegiatan dalam koridor dengan berbagai kegiatan PKL, pejalan kaki, angkutan tradisional



Koridor pertokoan pinggir jalan yang perlu dilestarikan



## BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berdasarkan pokok permasalahan, maksud dan tujuan penelitian yaitu melakukan verifikasi kriteria pengembangan dan keunikan kegiatan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi melalui penelitian yang sudah dilakukan, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- *pertama*, bentuk dan fungsi pertokoan.

1. Bentuk bangunan pertokoan berbentuk linier mengikuti jalur jalan utama kota.
2. Bentuk pertokoan terdiri dari deretan pertokoan dan deretan arkade.
3. Arkade tersebut berfungsi sebagai sarana pencapaian pengunjung ke masing-masing pertokoan dan dipakai untuk pedanggang informal.
4. Penampilan pertokoan diwarnai oleh deretan etalase di depan pertokoan sebagai "*window shopping*" dan deretan pedanggang informal.

5. Bentuk ruang masing-masing pertokoan mempunyai luas ruang yang berbeda sesuai dengan ukuran batas kepemilikan pertokoan, akan tetapi ruang luar pertokoan mempunyai luas ruang sama, seperti trotoar yang membentuk ruang yang menerus ( lorong ) terutama di pinggir jalur lambat.

6. Bentuk trotoar mempunyai ruang terbuka, seperti pedestrian mal, sebagai tempat pemberhentian sementara pejalan kaki dan sebagian tempat dipakai oleh pedanggang kaki lima dengan memakai kereta dorong.

7. Pertokoan berderet tersebut mempunyai karakteristik keragaman jenis pedanggang dan kegiatan lain didalamnya dapat menarik pengunjung, apabila pertokoan mempertahankan keberadaan pedanggang informal.

8. Bentuk pertokoan dapat berfungsi ganda yaitu selain dipertunjukkan kegiatan pedanggang formal, juga untuk kegiatan informal, misalnya pertokoan bercampur dengan pedanggang kaki lima.

9. Pedagang kaki lima yang mempunyai kekhasan tersendiri dapat menjadi penarik pengunjung dan menambah citra bentuk pertokoan.
- *Kedua*, faktor bentuk, lokasi pertokoan dan orientasi.

  1. Bentuk pertokoan pinggir jalan mempunyai selasar bangunan yang beratap berbatasan langsung dengan jalur lambat disisi, dan disisi lain berhubungan langsung dengan pedestrian dan jalan kendaraan roda empat.
  2. Selasar bangunan yang berbentuk arkade tersebut menghubungkan antar pertokoan tradisional maupun pusat perbelanjaan modern.
  3. Kegiatan pedagang kaki lima hanya terdapat di arkade pertokoan, sedangkan di arkade pusat perbelanjaan modern hanya untuk pejalan kaki.
  4. Bangunan pertokoan tradisional bercampur dengan pusat perbelanjaan modern, perkantoran, perhotelan, yang berjajar secara linier didalam satu kawasan, sehingga menambah suasana lingkungan.
  5. Kegiatan pertokoan pinggir jalan dekat dengan kegiatan sekitarnya, yaitu kegiatan perkantoran, kegiatan perhotelan dan penginapan, pusat perbelanjaan modern, serta museum dan keraton, yang semuanya dihubungkan dengan pedestrian.
  6. Di depan arkade khususnya yang berbatasan langsung dengan jalur lambat terdapat angkutan tradisional, seperti becak dan andong.
  7. Lokasi pertokoan pinggir jalan dekat dengan lokasi parkir kendaraan roda dua, roda empat maupun angkutan tradisional, yang tersebar secara merata.
  8. Ruang di depan pertokoan selalu padat pengunjung disebabkan adanya interaksi pengunjung terhadap beragamnya kegiatan perdagangan informal.
  9. Dengan kehadiran interaksi antara pengunjung dan pedagang khususnya di arkade pertokoan membuat sesaknya ruang di depan pertokoan, hal ini disebabkan oleh banyaknya pedagang kaki lima yang memakai jalur pejalan kaki.
  10. Pedagang kaki lima bisa dikatakan sebagai aktivitas pendukung toko-toko retail sepanjang jalan utama kota, maka diperlukan pengaturan ruang dalam

1. Jarak merupakan salah satu unsur pendukung pencapaian menuju masing-masing pertokoan. Jarak menuju ke pertokoan waktu sedikit untuk mencapai tempat pertokoan dari tempat parkir.
2. Jarak pencapaian dari ujung Utara sampai Selatan dengan berjalan kaki dibutuhkan maksimal 15 menit sampai 20 menit dan apabila berjalan melalui arkaade menuju antar pertokoan dibutuhkan waktu lama, karena disamping banyak pedagang informal juga banyak komunikasi pembeli dan penjual di arkaade. Kemudian jarak pencapaian terhadap tempat parkir dengan tempat pejalan kaki lebih mudah dan dekat dari trotoar pertokoan.

• **Ketiga, faktor lokasi pencapaian dan fungsi.**

11. Bangunan pertokoan dilengkapi fasilitas ruang untuk kegiatan pedagang kaki lima, tetapi perlu dibatasi kegiatan pedagang kaki lima agar orientasi pertokoan tidak tertutupi oleh pedagang kaki lima, seperti pertokoan di jalan Maliooboro sekarang ini.
12. Pedagang kaki lima diberikan lokasi pada tempat yang tidak mengganggu pejalan kaki, agar pejalan kaki berjalan menuju pertokoan atau tempat-tempat pendukung aktifitas lainnya dapat nyaman.
13. Potensi lokasi pendukung kegiatan seperti hotel, rumah makan, kantor, dan pedagang kaki lima dapat menjadi faktor penarik pergerakan pejalan kaki, sehingga perlu diperhatikan lebar trotoar pertokoan yang cukup lebar.
14. Dengan memperhatikan kecenderungan pola pejalan kaki, maka sebagian ruang pertokoan diperlukan titik-titik tertentu sebagai tempat pemberhentian sementara, dan memberikan kebebasan pejalan kaki sesuai dengan tujuan, misalnya jalan dibuat berbelok, dibuat pedestrian mall, dan ruang umum yang luas.

• Fungsi pertokoan pinggir jalan yang semula dikembangkan sebagai wadah bagi pejalan kaki, telah berkembang sesuai dengan perkembangan berbagai macam kegiatan yang ada didalamnya. Pertokoan pinggir jalan tersebut tidak hanya digunakan sebagai sarana pencapaian antara pertokoan yang ada disekitar jalan

• Pertokoan pinggir jalan Malioboro telah menjadi sebuah peninggalan yang memiliki nilai sejarah dan estetis yang tinggi. Pertokoan pinggir jalan yang dikembangkan dan dibangun menggunakan konsep-konsep arsitektur Eropa pada jaman penjajahan Belanda. Konsep tersebut telah menjadi bagian yang tak terpisahkan dari keunikkan Kota Yogyakarta sebagai Kota Budaya yang menyimpan aspek-aspek kesejarahan yang penting secara nasional.

Dengan keanekaragaman aktivitas yang dimilikinya, pertokoan pinggir jalan di Kawasan Malioboro telah menjadi kawasan yang memiliki berbagai daya tarik yang unik, antara lain :

1. Pengguna pertokoan mempunyai orientasi yang berbeda terhadap potensi dan karakteristik pertokoan pinggir jalan, seperti pengunjung banyak yang berkunjung ke pusat perdagangan modern, dari pada di pertokoan tradisional, dengan motivasi utama adalah berjalan-jalan dan rekreasi. Lain halnya dengan wisatawan, lebih tertarik keunikkan citra kawasan dan pedagang kaki lima yang menjual barang-barang kerajinan.
2. Pemilik toko mempunyai tujuan kepada orientasi ekonomi yang ditekankan, dengan memberikan pola pelayanan lebih menarik sehingga dapat diminati oleh pengunjung.
3. Pengunjung datang ke pertokoan mempunyai banyak orientasi tergantung dari karakteristik kegiatan yang ada dan fungsi-fungsi kegiatan didalamnya.

• Keempat, faktor lokasi, dan orientasi.

3. Disamping hal tersebut, pemilik toko juga membutuhkan pencapaian yang dekat dengan toko untuk kemudahan pencapaian apabila pemilik toko akan mengangkut barang dagangan menuju ke pertokoan.

- Malioboro, tetapi merupakan pusat berbagai kegiatan sosial ekonomi, khususnya perdagangan tradisional kaki lima, yang bercampur dengan kegiatan pertokoan.
- Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro merupakan bagian yang tak terpisahkan dari Kawasan Malioboro yang telah tumbuh sebagai pusat perdagangan skala kota. Bahkan pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah menjadi salah satu identitas Kota Yogyakarta.
  - Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro telah tumbuh menjadi pusat dan penghubung dari beberapa obyek penting pada skala kota, diantaranya alun-alun, masjid besar, kantor pos kota, bank-bank, Benteng Vredeburg, Pasar Brongharjo, dan sebuah kantor Residen yang terletak di depan benteng.
  - Pertokoan pinggir jalan di jalan Malioboro masih mempertahankan angkutan tradisional.
- Kriteria dasar pengembangan pertokoan pinggir jalan yang telah ditemukan adalah urutan tingkat kepentingan untuk pengembangan pertokoan pinggir jalan kaitannya dengan karakteristik pengembangan pertokoan pada kawasan bangunan konservasi serta keunikannya. Mengingat masalah yang harus diteliti banyak aspek yang berpengaruh, maka penelitian ini lebih mengkaji pada kriteria pengembangan pertokoan meliputi bentuk ruang pertokoan, fungsi, pencapaian, dan orientasi pertokoan, maka rekomendasi yang diusulkan :
- Pengembangan pusat perbelanjaan modern di pusat kota memerlukan ketentuan atau kriteria tertentu agar tidak menggeser pusat perbelanjaan tradisional.
  - Aspek pelestarian bangunan pertokoan pinggir jalan ( yang mempunyai nilai sejarah ) memerlukan aturan yang jelas, sehingga pemilik toko apabila ingin merubah atau membangun sudah mempunyai batasan untuk pengembangan pertokoan.
  - Mengembangkan pertokoan pinggir jalan pada bangunan yang mempunyai nilai sejarah dan kawasan konservasi perlu diperhatikan :
  - Melestarikan bangunan dan kegiatan yang sudah membudaya.



Dari hasil kesimpulan dari penelitian ini, dapat dikembangkan lagi penelitian dengan mempertimbangkan kepada aspek sosial, budaya dan ekonomi, melalui studi banding pada kawasan sejenis, sehingga dapat dimunculkan perbedaan karakteristik kriteria pada kawasan yang dikonservasi dengan yang tidak dikonservasi.

- Memberikan daya tarik unik bagi pertokoan pinggir jalan sehingga dapat menghidupkan kembali citra dan daya tarik bangunan kuno di kawasan konservasi.
- Menumbuhkan kegiatan pertokoan pinggir jalan di kawasan konservasi perlu memperhatikan kegiatan ekonomi dan suasana lingkungan.
- Pengaturan terhadap ruang luar pertokoan pinggir jalan, dapat dilakukan dengan mengatur lokasi pedagang kaki lima di depan pertokoan yaitu dengan cara membatasi jumlah pedagang kaki lima di depan pertokoan dan mengembalikan fungsi ruang di depan pertokoan untuk tempat jalan kaki.
- Jarak pergerakan pejalan kaki dari tempat pertokoan satu dengan lainnya dapat diperhitungkan dengan faktor kelelahan manusia dan jarak pencapaian pejalan kaki sejauh 400 m serta apabila berjalan membawa belanja diperhitungkan jarak maksimal 300 m.
- Aspek bentuk ruang di dalam bangunan pertokoan dibuat dengan memperhatikan pola kegiatan pengguna di dalam pertokoan yaitu pengaturan lokasi pedagang kaki lima dengan cara membatasi jumlah pedagang dan mempertahankan selasar bangunan berbentuk arkaade.
- Tampak bangunan pertokoan yang memiliki nilai sejarah perlu dilestarikan melalui strategi konservasi, dan apabila ruang bagian dalam akan dikembangkan menjadi ruang yang menuntut perkembangan fungsi, kenyamanan, keamanan, maka dapat dilakukan strategi revitalisasi.
- Pelestarian bangunan dan pelaksanaannya memerlukan pendukung dari aspirasi masyarakat terhadap pelestarian bangunan kuno, sehingga mendapatkan titik temu antara kebutuhan pelestarian dan kebutuhan pengembangan pertokoan.

## DAFTAR PUSTAKA

### • TEORI ARSITEKTUR, PERILAKU DAN METODOLOGI PENELITIAN

- Appleyard, Donald, 1981, LIVABLE STREETS, Los Angeles, University of California Press.
- Attoe, Wayne, Donn Logen, 1989, AMERICAN URBAN ARCHITECTURE, London, England, University of California Press
- Bechtel, Robert B. et al, 1987, METHODS IN ENVIRONMENTAL AND BEHAVIORAL RESEARCH, New York, Van Nostrand Reinhold Co.
- B. Michael, William, 1985, HANDBOOK IN RESEARCH AND EVALUATION, Los Angeles, California, Edits Publishers.
- Budihardjo, Eko, 1990, ARCHITECTURAL CONSERVATION IN BALI, Yogyakarta, Gajah Mada University Press.
- Bourne, Larry, S, 1971, INTERNAL STRUCTURE OF THE CITY, Toronto, Oxford University Press Inc
- Cresswell, Roy, 1979, QUALITY IN URBAN PLANNING AND DESIGN, London-Boston, Newnes Butterworths.
- Dobby, Alan, 1978, CONSERVATION AND PLANNING, London, The Anchor Press Ltd.
- Dajan, Anton, 1993, PENGANTAR METODE STATISTIK, Jakarta, LP3ES.
- Danisworo, Mohammad, 1990, URBAN DESIGN DI DALAM KONTEKS PEMUGARAN, disajikan dalam seminar Mengenai Demensi Dalam Proses Modernisasi Kota, Jakarta, 14 Juli 1990.
- Danisworo, Mohammad, 1988, ARTI PRESEKVAASI DALAM PERENCANAAN KOTA, Dalam Majalah Konstruksi, Edisi Agustus-September 1988.
- Frick, Heinz, 1988, ARSITEKTUR DAN LINGKUNGAN, Yogyakarta, Kanisius.
- Fisher, JD, Bell, PA. & Bumm, 1984, ENVIRONMENTAL PSYCHOLOGY, NY: Holt, Rinehart & Winston.

- Guba, Egon G & Yvonna S. Lincoln, 1985, NATURALISTIC INQUIRY, California, Sage Publication.
- Krier, Rob, 1979, URBAN SPACE, London, Academy Editions.
- Kostof, Spiro, 1991, THE CITY SHAPED, London, Thames and Hudson.
- Krippendorff, Klaus, 1991, CONTENT ANALYSIS, University of Pennsylvania.
- Lang, John, 1974, ARCHITECTURE AND THE BEHAVIOR SCIENCES, United States of America.
- Lang, John, 1987, CREATING ARCHITECTURAL THEORY, New York, Van Nonstrand Reinhold.
- Lin, Nan, 1976, FOUNDATIONS OF SOCIAL RESEARCH, New York, Mc Graw Hill Book Company.
- Lynch, Kevin, 1971, THE IMAGE OF THE CITY, MIT Press, Massachusetts.
- Lynch, Kevin, 1984, GOOD CITY FORM, MIT Press, Massachusetts.
- Michelson, William, ( ed ), 1975, METHODS IN ENVIRONMENTAL AND BEHAVIORAL RESEARCH, Pennsylvania, Dowden, Hutchinson & Ross.
- Muhadjir, Noeng, 1990, METODOLOGI PENELITIAN KUALITATIF, Yogyakarta.
- Maitland, Barry, 1985, SHOPPING MALLS PLANNING AND DESIGN, Nichols Publishing Company, New York.
- Moore, Garry, T, and Golledge, Rigmald, 1976, ENVIRONMENTAL KNOWING, Stroudsburg, PA, Hutchinson and Ross
- Nadine, Bendington, 1982, DESIGN FOR SHOPPING CENTRE, Butterworth Design Series.
- P. Wiryomartono, A. Bagoes, 1995, SENI BANGUNAN DAN SENI BINA KOTA DI INDONESIA, Jakarta, Graedidia Pustaka Utama.
- Rapoport, Amos, 1980, HUMAN ASPECTS URBAN FORM, Wisconsin-Milwaukee, Pergamon Press.
- Rubenstein, HM, 1992, PEDESTRIAN MALLS, STREETS CAPES, and, URBAN SPACES, New York, John Willy & Sons, Inc.

- Rossi, Aldo, 1984, THE ARCHITECTURAL OF THE CITY, NIT Press, New York.
- Sommer, & Sommer, 1980, A PRACTICAL GUIDE TO BEHAVIORAL RESEARCH, Oxford University, New York.
- Snyder, James C & Al Catanese, 1979, INTRODUCTION TO URBAN PLANNING, New York, Mc Graw Hill Book Co.
- Simonds, Yohn, Ormsbee, 1994, GARDEN CITIES 21, United States of America, The Kingdom Press.
- Shirvani, Hamid, 1985, The Urban Design Process, New York, Van Norstrand Reinhold Co.
- Sarwono, Sarlito W, 1992, PSIKOLOGI LINGKUNGAN Jakarta, Grasindo.
- Spreiregen, Paul, Dm 1965, URBAN DESIGN, THE ARCHITECTURE OF TOWNS AND CITIES, New York, Mc Graw Hill Bokk Co.
- Unterman, Richard K, 1984, ACCOMODATING THE PEDESTRIAN, Van Norstrand Reinhold Co.
- Wasito, Hermawan, 1992, PENGANTAR METODOLOGI PENELITIAN, Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama
- Yatman, Darmanto, 1996, PERILAKU KELAS MENENGAH DI INDONESIA, Yogyakarta, Yayasan Bentang Budaya
- Yeang, Ken, 1986, THE TROPICAL VERANDAH CITY, Kuala Lumpur, Asia Publications
- Zucker, Paul, TOWN AND SQUARE, 1970, MIT Pres Paper Back, United States of Amerika

# • SEJARAH YOGYAKARTA

Christian, F, 1988, APRESIASI BUDAYA, Universitas Atmajaya , Yogyakarta.

Daldjoeni, N, 1992, SELUK BELUK MASYARAKAT KOTA, Alumni Bandung.

Departemen Pekerjaan Umum- Fakultas Teknik Universitas Gajah Mada, 1984, RENCANA PENGEMBANGAN KAWASAN MALIOBORO, Yogyakarta.

- H, Khairuddin., 1995, FILSAFAT KOTA YOGYAKARTA, Liberty Yogyakarta.
- Panitya Peringatan Kota Yogyakarta 200 tahun, 1956, KOTA YOGYAKARTA 200 tahun, Yogyakarta.
- Suparlan, Parsudi, 1984, MANUSIA, BUDAYA, DAN LINGKUNGANNYA, Raja Gafindo Persada, Jakarta.

• PENELITIAN/TEISIS

- Adishakti, Laretna, 1990, LAPORAN PENELITIAN ANALISIS FASAD BANGUNAN JALAN MALIOBORO YOGYAKARTA, Fakultas Teknik UGM.
- Sugiana, Kawik, 1984, TOWARD A CONSERVATION SCHEME FOR THE CENTRAL AREA OF YOGYAKARTA, INDONESIA, Asian Institute of Technology Bangkok, Thailand.
- Nurhikmah Budi Hartati, 1996, KERAGAMAN FUNGSI JALUR PEJALAN KAKI DI PUSAT KOTA YOGYAKARTA, Studi Kasus Trotoar Jalan Malioboro, Program Pasca Sarjana Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Utomo Hatmoko, Adi, 1992, LAPORAN PENELITIAN ANALISIS VISUAL JALAN MALIOBORO, Fakultas Teknik UGM.